

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE POUR LE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS POUR LES :

Ligne 16 : Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 17 Sud : Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 14 Nord : Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue)

ET MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES



Enquête publique du 13 octobre 2014 au 24 novembre 2014 inclus

RAPPORT D'ENQUÊTE

2^{ème} Partie / 3 - EVALUATION ET APPRECIATION DU PROJET

Marcel LINET – Président de la commission

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTIUS – Membre

Février 2015

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUETE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 3 PARTIES SUIVANTES

IMPRIMEES DANS 3 TOMES DIFFERENTS

1^{ère} Partie Tome 1

PRESENTATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

PREAMBULE

PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

ANNEXES

LISTE DES PIECES JOINTES

2^{ème} Partie Tome 2

ETUDE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

THEMES RETENUS

APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

3^{ème} Partie Tome 3

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

PREAMBULE

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP
AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN
COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

SOMMAIRE 2ème Partie Tome 2

1 - ETUDE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS.....	9
1.1 - TABLEAU RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS.....	11
1.2 – TABLEAU RECAPITULATIF DE LA TOTALITE DES OBSERVATIONS.....	12
1.3 – ELABORATION DES THEMES	12
1.4 – THEMES RETENUS.....	12
1.5 – TABLEAU RECAPITULATIF DES OCCURRENCES PAR THEMES	13
2 - ANALYSE DES THEMES.....	15
2.1. – THEME N° 1 – APPELLATION, FONCTIONNALITES ET POSITIONNEMENT DES GARES.....	17
2.1.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	17
2.1.2 - Ce qu'en dit le dossier.....	37
2.1.3 - Appréciations de la commission d'enquête.....	47
2.2. – THEME N° 2 – LE TRACE DE LA LIGNE ET SES PROBLEMATIQUES - LES VOIES DE DEGAGEMENT ET/OU D'EVITEMENT	51
2.2.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	51
2.2.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	62
2.2.3 - Appréciations de la commission d'enquête.....	66
2.3 - THEME N° 3 – LES OUVRAGES ANNEXES.....	68
2.3.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	68
2.3.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	76
2.3.3- Appréciations de la commission d'enquête.....	82
2.4. - THEME N° 4 – LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE DE TRAVAUX.....	83
2.4.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	83
2.4.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	92
2.4.3 - Appréciations de la commission d'enquête.....	95
2.5. – THEME N° 5 – LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE D'EXPLOITATION	97
2.5.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	97
2.5.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	112
2.5.3 - Appréciations de la commission d'enquête.....	116
2.6. – THEME N° 6 – LES NUISANCES DUES AUX BASES DE CHANTIERS EN SURFACE.....	118
2.6.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	118
2.6.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	143

2.6.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	147
2.7. – THEME N° 7 – IMPACTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX	150
2.7.1 - <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i>	150
2.7.2 - <i>Ce que dit le dossier sur ce thème</i>	172
2.7.3 – <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	176
2.8. – THEME N° 8 – L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE DES GARES ET LES INTERCONNEXIONS AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT	178
2.8.1 - <i>Analyse des observations - avis et commentaires du maître d'ouvrage</i>	178
2.8.2 - <i>Ce que dit le dossier sur ce thème</i>	208
2.8.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	214
2.9. – THEME N° 9 - LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET URBAIN AUTOUR DES GARES.....	221
2.9.1 - <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i>	221
2.9.2 - <i>Ce que dit le dossier sur ce thème</i>	226
2.9.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	231
2.10. – THEME N° 10 – IMPACTS FONCIERS.....	233
2.10.1 - <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i>	233
2.10.2 - <i>Ce que dit le dossier sur ce thème : </i>	240
2.10.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	244
2.11. – THEME N° 11 – COMMUNICATION, ET CONCERTATION AVEC LE PUBLIC..	247
2.11.1 - <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i>	247
2.11.2 – <i>Ce que le dit le dossier sur ce thème</i>	261
2.11.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	262
2.12. – Thème N° 12 - MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES	265
2.12.1 - <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i>	265
2.12.2 - <i>Ce que dit le dossier sur ce thème</i>	266
2.12.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	269
2.13. – Thème N° 13 - AUTRES PROBLEMATIQUES.....	270
2.13.1 – <i>Sous-thème N° 1 – Le contenu du dossier</i>	270
2.13.1.1 – <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i> ..	270
2.13.1.2 - <i>Ce que dit le dossier sur ce thème</i>	270
2.13.1.3 - <i>Appréciations de la commission d'enquête</i>	272
2.13.2 – <i>Sous-thème N° 2 - Le coût, le financement, et l'évaluation socio-économique du projet</i>	273
2.13.2.1 – <i>Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage</i> ..	273

2.13.2.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	275
2.13.2.3 - Appréciations de la commission d'enquête	277
2.13.3 – Sous-thème N° 3 – Phasage des lignes du GPE dans le temps	278
2.13.3.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage ..	278
2.13.3.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	281
2.13.3.3 - Appréciations de la commission d'enquête	284
2.13.4 – Sous-thème N° 4 – La tarification	285
2.13.4.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage ..	285
2.13.4.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème	286
2.13.4.3 - Appréciations de la commission d'enquête	287
2.13.5 – Sous-thème N° 5 – Les équipements	288
2.13.5.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage ..	288
2.13.5.2 - Ce que le dit le dossier sur ce thème	297
2.13.5.3 - Appréciations de la commission d'enquête	298
2.13.6 – Sous-thème N° 6 – Contre-propositions	302
2.13.6.1 – Analyse des observations	302
2.13.6.2 – Ce que dit le dossier sur ce thème:	309
2.13.6.3 - Appréciations de la commission d'enquête	312
3 – APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE.....	315
3.1 - APPRECIATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	317
3.1.1. – Cadre Général dans lequel s'inscrit le projet de DUP	317
3.1.2. – L'utilité publique du projet de DUP.....	317
3.1.2.1 - Le projet de métro automatique proposé.....	317
3.1.2.2 - L'évaluation de l'utilité publique du projet.....	318
3.1.2.3. - Conclusion sur l'analyse bilancielle du projet	328
3.1.3. Evaluation du projet.....	328
3.1.3.1. - En termes d'objectif final.....	328
3.1.3.2. - En termes de difficultés prévisibles	330
3.2.1. – Cadre Général dans lequel s'inscrit le projet par rapport à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.	339
3.2.2. – Analyse du projet vis-à-vis de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.	340
3.2.3. – Appréciation des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.	341

1 - ETUDE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS.

1.1 - TABLEAU RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS.

COMMUNES	OBSERVATIONS	OBSERVATIONS ORALES	COURRIERS	TOTAL
NOISY-LE-GRAND	7			7
CHAMPS-SUR-M	4	4	1	9
GOURNAY-SUR-M	20	3		23
CHELLES	33	7		40
MONTFERMEIL	10			10
LIVRY-GARGAN	9			9
CLICHY-SOUS-BOIS	0			0
AULNAY-SOUS-BOIS	9		1	10
SEVRAN	27			27
LE BOURGET	10			10
DRANCY	2			2
LE BLANC-MESNIL	5			5
AUBERVILLIERS	0			0
LA COURNEUVE	7			7
SAINT-DENIS	4			4
SAINT-OUEN	4			4
PREFECTURES				
PARIS	2		29	31
SEINE SAINT DENIS	0		0	
SEINE ET MARNE	0		0	
TOTAL..	153	14	31	198

1.2 – TABLEAU RECAPITULATIF DE LA TOTALITE DES OBSERVATIONS.

	COMMUNES	PREFECTURES	TOTAL
TOTAL Observations	165	2	167
Courriers	2	29	31
Total observations/courriers	167	31	198

1.3 – ELABORATION DES THEMES

Le dépouillement des observations et des courriers a abouti à l'élaboration de 12 thèmes et 6 sous thèmes traités au chapitre 2 de la 2ème partie de ce rapport.

L'ensemble des observations écrites et courriers a été résumés dans les annexes N°1 et N°2 retranscrites dans la 4^{ème} partie du présent rapport. Celles-ci ont été transmises, avec les 12 thèmes et 6 sous-thèmes élaborés par la commission d'enquête à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, le 4 décembre 2014 pour recueillir ses avis et commentaires sous forme d'un procès-verbal de synthèse complété le 12 décembre 2014.

La Société du Grand Paris a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 19 janvier 2015 et faisant l'objet de la pièce jointe N°16

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacune des observations dans le chapitre 2 de la 2ème partie de ce rapport et comportent à leur suite l'avis de la commission d'enquête.

1.4 – THEMES RETENUS

THEME N° 1 – APPELLATION, FONCTIONNALITES ET POSITIONNEMENT DES GARES.

THEME N° 2 – LE TRACE DE LA LIGNE ET SES PROBLEMATIQUES - LES VOIES DE DEGAGEMENT ET/OU D'EVITEMENT

THEME N° 3 – LES OUVRAGES ANNEXES

THEME N° 4 – LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE DE TRAVAUX.

THEME N° 5 – LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE D'EXPLOITATION.

THEME N° 6 – LES NUISANCES DUES AUX BASES DE CHANTIERS EN SURFACE.

THEME N° 7 – LES IMPACTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

THEME N°8 – L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE DES GARES ET LES INTERCONNEXIONS AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT.

THEME N° 9 – LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET URBAIN AUTOUR DES GARES.

THEME N° 10 – LES IMPACTS FONCIERS.

THEME N° 11 – LA COMMUNICATION, ET LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC.

Thème N° 12 – LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

THEME N° 13 – LES AUTRES PROBLEMATIQUES

Sous-thème N° 1 – Le contenu du dossier

Sous-thème N° 2- Le coût, le financement, et l'évaluation socio-économique du projet

Sous-thème N° 3 – Le phasage des lignes du GPE dans le temps

Sous-thème N° 4 – La tarification

- Sous-thème N° 5 – Les équipements
- Sous-thème N° 6 – Les contre-propositions

1.5 – TABLEAU RECAPITULATIF DES OCCURRENCES PAR THEMES

Dans chacune des communes ou préfectures chaque observation recueillie ou chaque courrier déposé peut contenir une ou plusieurs occurrences relatives à plusieurs thèmes choisis

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Positionnement gares	Tracé de la Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances phase travaux	Nuisances phase exploitation	Nuisances chantiers	Impact Paysage-Environnement	Accessibilité interconnexion	Développement économique	Impact foncier	Communication concertation	MECDU	Autres problématiques
26	32	16	35	34	34	25	42	24	17	22	2	38

Ainsi hormis le thème 13 qui regroupe 6 sous thèmes, on peut constater que les nuisances en phase de chantier et en phase exploitation, le tracé de la ligne et les impacts sur les paysages et l'environnement arrivent en tête de la préoccupation du public. A contrario la mise en conformité des documents d'urbanisme n'a pas été la préoccupation du public rencontré.

Total des observations reçues	198
Total des occurrences	347

2 - ANALYSE DES THEMES

2.1. – THEME N° 1 – APPELLATION, FONCTIONNALITES ET POSITIONNEMENT DES GARES.

Dans ce thème on retrouve les observations qui ont trait à l'emplacement des gares à leur accès, à leur dimensionnement ; ce thème est en outre à rapprocher selon certaines observations du thème n°2 suivant sur le tracé de la ligne

2.1.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Le positionnement des gares

Gare de CHELLES

M. CHERON (observation orale n°5 à Gournay sur Marne) s'interroge sur l'emplacement de la Gare de Chelles ; « *pourquoi ne pas l'avoir mise sur la gare de triage ?* »

Mme GOUVERNEUR (observation n°20 - registre de Chelles) impactée par le projet Boulevard Chilpéric, demande aussi pourquoi la gare n'est pas réalisée sur la gare de triage.

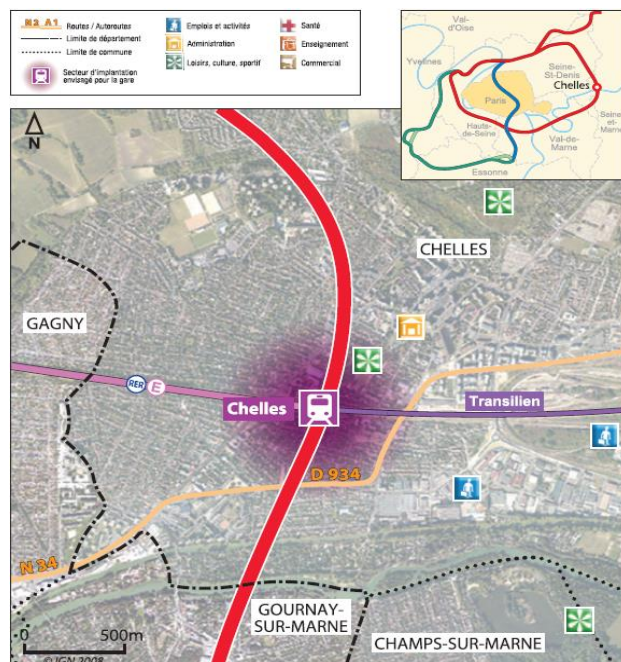
Mme MARIEY (observation n°5 – registre de Chelles) estime « *il eut été si judicieux d'effectuer ces travaux dans le quartier de l'Aulnoy* ». Cela n'aurait pas impacté les beaux pavillons ou immeuble du Boulevard Chilpéric.

M. LOISEAU (observation n°15 – registre de Gournay/Marne) est opposé au projet pour des raisons essentiellement économiques; il aurait préféré toutefois la gare de triage de Chelles qui aurait occasionné moins de nuisances.

M. FOLLET (observation n°16 – registre de Chelles) pense que la réalisation de la gare de Chelles aurait pu être envisagée sous le parc épargnant ainsi plusieurs expropriations.

DOCT. et Mme MEILLET (observation n°17 – registre de Chelles) estime que la solution retenue pour l'implantation de la gare relève d'une solution de facilité qui ne tient pas suffisamment compte du caractère historique de ce secteur. Elle ne fera qu'aggraver les problèmes de circulation en centre-ville et porte atteinte aux milieux naturels et au cadre de vie.

Avis et commentaires de la SGP :



Le projet de ligne 14Nord/16/17sud a pour objet principal de mettre en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) approuvé par décret en Conseil d'Etat n° 2011-1011 du 24/08/2011 publié au JO du 26/08/2011, entre les gares de Noisy-Champs et Le Bourget RER. Ce schéma d'ensemble a été conçu notamment pour créer des lignes en rocade en interconnexion avec des lignes de métros ou RER en radiale de façon à améliorer le maillage existant et renforcer l'offre de transport de la banlieue parisienne en capacité, fiabilité et sécurité.

Le schéma d'ensemble indique au § 1.2 : « À Chelles, la ligne est en correspondance avec le RER E et la ligne P du Transilien. La gare de Chelles constitue ainsi l'un des points de correspondance majeurs du réseau du Grand Paris avec l'Est de la Région » et présente dans son atlas cartographique la carte ci-dessous le secteur envisagé de la gare à proximité de la gare actuelle

Le dossier d'enquête publique, dans sa pièce D: Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, chapitre D2 : Choix du projet, chapitre 4. Scénarios de tracés et de gares du projet, chapitre 4.1 Section de Noisy – Champs à Chelles, chapitre 4.1.1 Implantation des gares, (pages 18 et 19) présente précisément les réflexions menées par le Maître d'ouvrage à l'échelle du territoire de la ville et du quartier du centre-ville pour l'implantation de la gare GPE Chelles et expose les raisons du choix proposé.

Une implantation plus à l'est, en plein cœur de la gare de triage actuelle a été analysée pendant première phase des études préalables à l'élaboration du dossier d'enquête publique, à la demande de la ville et de la communauté d'agglomération, dans le cadre d'une vision stratégique visant à un développement urbain très important de la ville à l'Est de son territoire .



la

Gare de triage de Vaires

Dans le cadre du Contrat de développement territorial Chelles-Vaires, des études stratégiques et urbaines ont été lancées en parallèle aux études menées par la Société du Grand Paris par la communauté d'agglomération et la préfecture de région associant les différents partenaires du territoire y compris la société du Grand Paris

Dès le début de l'année 2011, 2 sites plus à l'est de la gare existante ont été identifiés dont celui au centre de la gare de triage.



Localisations envisagées de la gare GPE de Chelles (mi 2011)

La localisation proposée au centre du triage était justifiée par la correspondance à assurer avec le RER E et le Transilien P et par la relative proximité avec les ZAC Aulnoy et l'éco quartier CASTERMANT bordant la partie nord du triage. Elle devait s'accompagner de la création d'une nouvelle gare SNCF pour le RER E et le Transilien. Cette gare, bien que non prévue dans le schéma directeur du RER E prévoyant notamment son prolongement à l'Ouest en cours de réalisation (projet Eole) était potentiellement envisageable car située à une distance de plus de 2 km de la gare existante, le terminus technique du RER étant situé plus à l'Est.

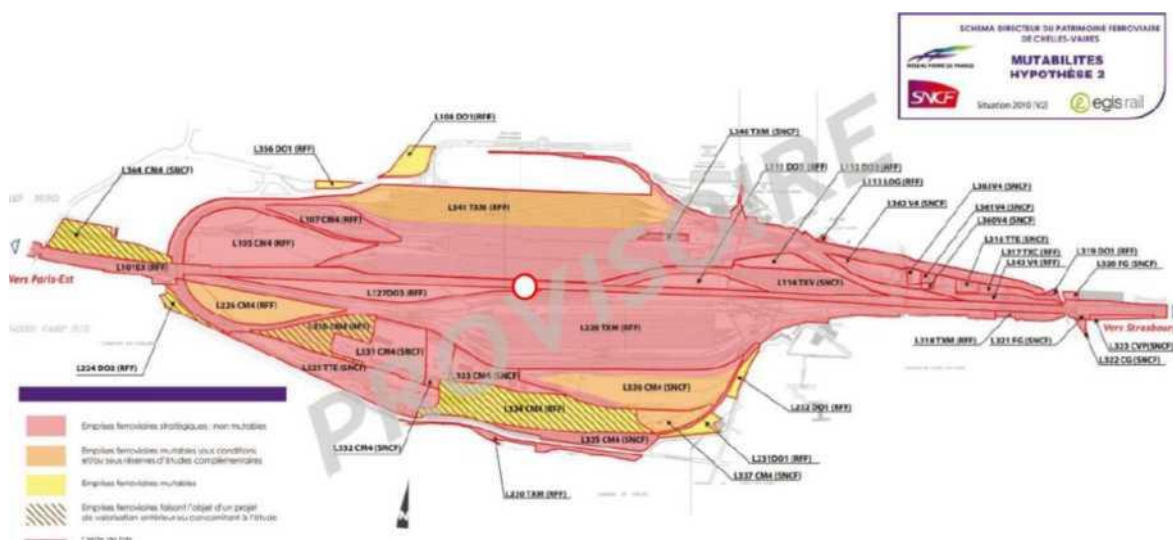
Cette localisation n'a notamment pas été retenue du fait de l'indisponibilité du foncier ferroviaire pour implanter la nouvelle gare GPE et pour assurer le développement urbain souhaité à proximité. En effet, à la demande la Préfecture de Région, dans le cadre du CDT, RFF a présenté courant 2011 son schéma directeur du patrimoine ferroviaire Chelles Vaires indiquant par la carte ci-dessous le potentiel de mutabilité de son foncier suivant 3 zones :

1 en rose : Emprises ferroviaires stratégiques non mutables, servant notamment à l'installation périodique de matériels ferroviaires de travaux et d'entretien du réseau ferré francilien, non relocalisables en Ile de France

2 en Orange : Les emprises ferroviaires mutables sous conditions et sous réserves d'études complémentaire

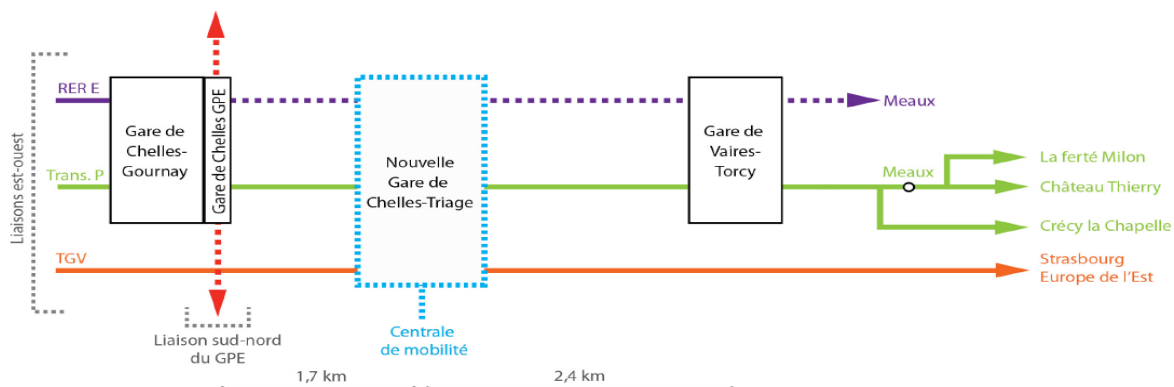
3 en jaune : les emprises ferroviaires mutables ou en cours de mutation

Evolution envisageable



L'implantation de la gare GPE envisagée dans ce scénario, au centre de la gare de triage ne pouvait pas être mise en œuvre faute de foncier disponible à l'échéance du projet. La SGP a donc proposé de confirmer l'orientation présentée en tout état de cause dans le schéma d'ensemble à savoir à proximité de la gare existante. Cette proposition a été validée par les élus du territoire et entérinée dans le projet de CDT

Les études du CDT se sont poursuivies en recherchant d'autres leviers pour le développement de cette zone. Le schéma ci-dessous illustre cette réflexion avec la proposition d'implantation d'une gare TGV dans la partie Ouest du triage à environ 1,3 km de la gare GPE



Le plan de masse ci-dessous illustre la vision à long terme du développement urbain associé dans l'hypothèse d'une libération forte des emprises RFF.



Gare de SAINT-DENIS PLEYEL

IDFE (observation n°3 - registre de Montfermeil) fait des propositions précises de déplacement de la gare Saint-Denis Pleyel et plus généralement sur le mode de transport envisagé pour la ligne 16. Celles-ci sont reprises dans le sous-thème 6 contre-propositions.

Avis et commentaires de la SGP :

Le choix de la localisation de la gare de Saint-Denis Pleyel est le résultat d'une analyse multicritères entre plusieurs scénarios. Cette analyse est présentée aux pages 29 et 30 de la pièce D du dossier d'enquête publique. Comme indiqué dans ce document, deux scénarios d'implantation ont été étudiés, l'un à l'ouest des voies ferrées, l'autre à l'est des voies ferrées. Dans les deux cas, la gare de Saint-Denis Pleyel, conformément au Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris, permet d'assurer une correspondance avec la gare du RER D existante « Stade de France – Saint-Denis », ainsi qu'une correspondance entre les quatre lignes du Grand Paris Express (lignes 14, 15, 16 et 17).

Les localisations alternatives proposées, notamment la proposition de réaliser une gare des lignes 14 et 15 au Carrefour Pleyel, n'ont pas été retenues suite aux débats publics ayant porté respectivement sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris et sur Arc Express. Dans le projet Arc Express en effet, une station était prévue dans certaines variantes sur l'Arc Nord à Carrefour Pleyel. Ce n'est pas cette solution qui a été retenue dans le schéma d'ensemble. Il est à

noter que la proposition d'IDFE ne permet pas la correspondance avec le RER D, enjeu pourtant majeur pour la desserte du Val d'Oise.

Par ailleurs, le Stade de France est bien desservi par une future gare de la ligne 15 ; elle est située sur la partie est de la ligne 15, qui fera également l'objet d'une procédure d'enquête publique.

Enfin, la proposition de construire les installations des lignes 15 et 16/17 l'une au-dessus de l'autre a été envisagée lors des études préalables mais elle ne permet pas d'optimiser toutes les correspondances dans la configuration de gare intégrant également la ligne 14. Par ailleurs, elle pose des difficultés techniques importantes du fait de la superposition des tunnels qu'elle impose et de la profondeur des ouvrages (liés notamment au passage des tunnels sous les voies ferrées), ce qui dégrade l'accès des voyageurs à la ligne située le plus profondément et aboutit finalement à des correspondances globalement moins performantes que celles proposées dans le dossier d'enquête publique.

FNAUT ILE DE FRANCE (observation n°33 – registre de Chelles) concernant la gare de Saint-Denis Pleyel cette association regrette que ce soit le site situé à l'ouest du faisceau ferroviaire qui a été privilégié pour son implantation compte tenu des difficultés qu'elle va entraîner pour assurer la correspondance entre les lignes D et H et GPE. Elle demande en conséquence que des aménagements et équipements spécifiques soient particulièrement étudiés pour pallier ces difficultés.

Avis et commentaires de la SGP :

Le choix de la localisation de la gare de Saint-Denis Pleyel est le résultat d'une analyse multicritères entre plusieurs scénarios. Cette analyse est présentée aux pages 29 et 30 de la pièce D du dossier d'enquête publique. Comme indiqué dans ce document, deux scénarios d'implantation ont été étudiés, l'un à l'ouest des voies ferrées, l'autre à l'est des voies ferrées et c'est celui situé à l'ouest qui a été choisi pour les raisons présentées dans le dossier.

Concernant les propositions de la FNAUT pour améliorer la qualité de la correspondance entre les lignes Grand Paris et le RER D, la mécanisation des accès des quais de la ligne D vers la passerelle existe (le projet d'arrêt de la ligne H n'est pas suffisamment avancé à ce jour mais une mécanisation avec ascenseurs pour les PMR sera obligatoirement prévue). Pour la couverture de la passerelle de correspondance sur toute sa longueur, cette possibilité est à l'étude. Enfin, en ce qui concerne une éventuelle mécanisation de cette passerelle, elle n'est pas prévue à ce stade car il est à noter que, compte tenu du niveau de la passerelle existante de la gare RER D à laquelle elle se raccorde et compte tenu des contraintes de gabarit au-dessus des voies du réseau ferré

national qui contraint directement l'épaisseur du tablier, une telle mécanisation n'est pas possible sur la travée qui enjambe les voies en question. Cette question va néanmoins être réexaminée dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre.

Par ailleurs, l'organisation interne de la gare Saint-Denis Pleyel prendra en compte les objectifs de confort des voyageurs en correspondance et de rapidité des parcours. C'est pourquoi des solutions d'organisation avec un parcours direct en ascenseurs de la mezzanine d'échanges au-dessus des quais des lignes Grand Paris Express vers le niveau de la passerelle de correspondance sont à l'étude dans le cadre des études d'avant-projet.

Concernant l'organisation des lignes 14, 15 et 16/17 au niveau quais, le projet présenté dans le dossier d'enquête publique est une solution optimisant les ouvrages d'infrastructure, tout en permettant des correspondances entre toutes les directions de ces lignes en moins de deux minutes, ce qui constitue une très bonne qualité de correspondance. De ce point de vue, la mezzanine d'échanges fait l'objet d'une attention toute particulière dans les études afin de garantir fluidité et lisibilité aux voyageurs. Enfin la FNAUT regrette que la liaison vers la ligne 13 au Carrefour Pleyel se fasse par la voirie. Or, comme le mentionne la FNAUT, une correspondance efficace sera offerte entre la ligne 14 et la ligne 13 à Mairie de Saint-Ouen. Compte tenu notamment des fréquences élevées sur la ligne 14 et de la rapidité des correspondances entre lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, les voyageurs venant du nord de la ligne 13 pourront donc rejoindre très rapidement les lignes 15, 16 et 17 via Mairie de Saint-Ouen.

Gare de SEVRAN-LIVRY

MM. MAGNE, PAULY et BERNARD (observations n°5, 6 et 8 – registre de Livry-Gargan) déplorent qu'une gare du GPE ne soit pas prévue plutôt au centre de la commune et non pas en limite de celle-ci.

M. ESCOLA (observation n°7 – registre de Sevan) il faut désenclaver la future gare de Sevan-Livry

M. GUENE (observation n°8 – registre de Sevan) la Gare de Sevan-Livry est mal positionnée. Il faut étudier la possibilité de la déplacer à proximité du pont Robert Bellanger, ou près de la gare RER B côté Mitry.

Avis et commentaires de la SGP :

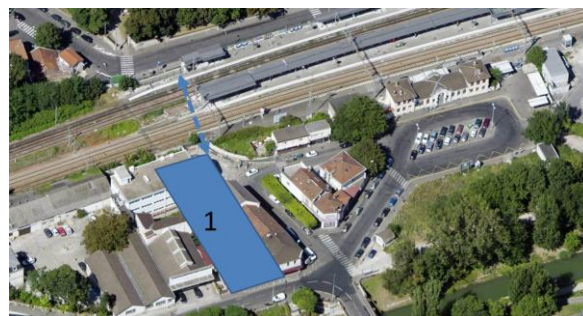
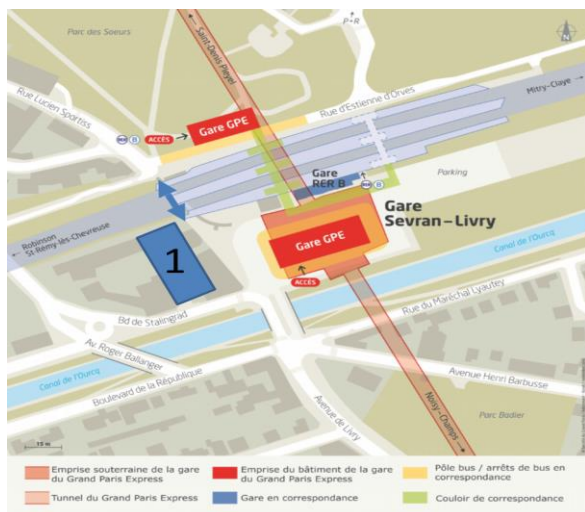
Le schéma d'ensemble prévoit que la gare desservant Livry-Gargan est en correspondance avec la branche Mitry-Claye du RER B, « conforte la fonction de centralité de la gare actuelle pour la commune de Sevrans et de desserte de la commune de Livry-Gargan » : elle est donc située à proximité de la gare SNCF existante « Sevrans-Livry » comme indiqué dans l'image ci-dessous extraite de l'atlas cartographique du schéma d'ensemble.



Son positionnement entre les voies ferrées existantes et le canal est justifiée notamment pour limiter les impacts sur le parc de Sœurs au nord des voies ferrées ou sur le quartier pavillonnaire au sud du canal, minimiser les cheminements de correspondance entre le Grand Paris Express et le RER E, faciliter son accessibilité depuis la commune de Livry-Gargan et s'insérer au mieux dans un réseau très dense de conduites de gaz, tout en limitant l'impact sur les emprises privées.

Analyse des variantes de positionnement proposées

Analyse de la Variante 1

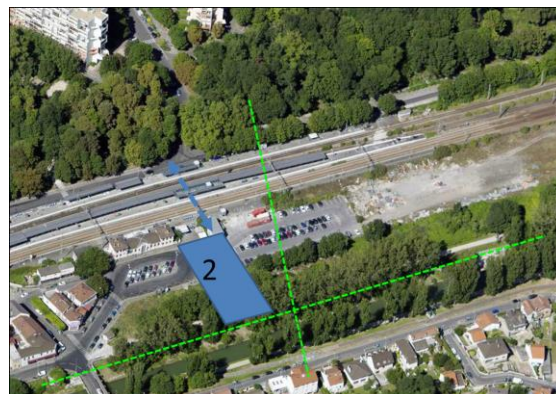


Implanter la gare près de l'ancien pôle Tranquillité à proximité du Pont Robert Ballanger (cf position 1 ci-dessus) :

- Aurait un impact plus important sur les bâtiments existants,
- Ne favoriserait pas la correspondance avec le RER B qu'il est préférable d'organiser en milieu de quai et non en bout de quai comme ce serait le cas,

- Eloignerait la gare GPE des bus situés au Nord des voies RER.

Analyse de la Variante 2



Intermodalité

Pour améliorer l'accessibilité intermodale à la gare, est prévu dès à présent dans le périmètre du projet, un agrandissement du pôle bus actuel et un accès secondaire au nord des voies ferrées. Au-delà de ce périmètre, une étude de pôle d'intermodalité va être lancée courant 2015 pour identifier les aménagements opérationnels à mettre en œuvre au-delà du parvis de la gare pour constituer un pôle intermodal complet et performant : voirie, aménagement bus, pistes cyclables, gare routière, parc relais... Cette étude, pilotée par les collectivités territoriales, avec le soutien de la Société du Grand Paris et sous l'autorité du STIF, après un diagnostic multimodal ; marche, vélo, bus, taxis, deux-roues motorisés, auto-partage, dépose/reprise, et stationnement (véhicules particuliers, 2 roues ...), etc. aboutira à un programme d'investissements avec, pour chaque action, un maître d'ouvrage, un coût, un financement, un planning. A noter que dès à présent le département de Seine-Saint-Denis a lancé une étude pour l'élargissement du pont de l'avenue de Livry sur le canal de l'Ourcq afin notamment d'améliorer l'accessibilité au pôle bus principal.

Gare LE BLANC-MESNIL – AULNAY (Schéma d'ensemble)

M. CUZON (observation n°5 – registre d'Aulnay-sous-Bois) estime que les gares « complémentaires » de Blanc-Mesnil et La Courneuve sont contestables. « Les gares prévues au Bourget, à Aulnay, Sevran – Beaudottes, Sevran – Livry et Clichy- Montfermeil

doivent être des mailles à se raccorder et non des gares de cabotage à 20 kilomètres de Paris ».

Avis et commentaires de la SGP :

L'observation ne semble pas porter sur le positionnement des gares mais sur la présence ou non de ces gares. Or ces gares sont prévues par le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011. Ainsi elles ne peuvent qu'être prises en compte dans le projet présenté, défini à l'issue d'un débat public de quatre mois tenu entre octobre 2010 et janvier 2011.

En matière de déplacements, il convient de rappeler que la ligne 16 répond notamment aux deux enjeux majeurs suivants :

- La ligne 16 doit en premier lieu assurer le désenclavement de secteurs aujourd'hui non desservis par une offre structurante de transports en commun (ou bien dépendant d'une seule ligne radiale, comme le RER B à « Sevrans-Beaumont » et « Sevrans-Livry »), et ne pouvant donc pas bénéficier d'une bonne accessibilité aux principaux bassins d'emplois de la région ainsi qu'aux « fonctions métropolitaines » (équipements sportifs, établissements scolaires et universitaires, hôpitaux...). La position des gares nouvelles « Aulnay », « Le Blanc-Mesnil » et « Clichy-Montfermeil », en particulier, répond explicitement à ce besoin de désenclavement.

- La ligne 16 doit également servir de point d'entrée au réseau Grand Paris Express (et à l'ensemble des destinations qu'il offre) pour les voyageurs en provenance de la grande couronne, notamment la Seine-et-Marne, grâce aux correspondances offertes à Noisy-Champs, Chelles et Sevrans-Livry, en particulier.

La configuration de ligne retenue dans le schéma d'ensemble et dans le projet présenté à l'enquête publique répond à ces deux enjeux, en permettant une utilisation équilibrée du réseau de transport.

Gare LE BOURGET RER

LE CORIGAT ainsi que M. et Mme RUSSO (observation n°1 et 5 – registre du Blanc – Mesnil et observation n°9 (12 signatures) - registre du Bourget) estiment que l'implantation de la nouvelle gare GPE du Bourget passe par le règlement préalable de la question de la dangerosité potentielle de la gare de triage de Drancy/le Bourget/le Blanc-Mesnil.

Avis et commentaires de la SGP :

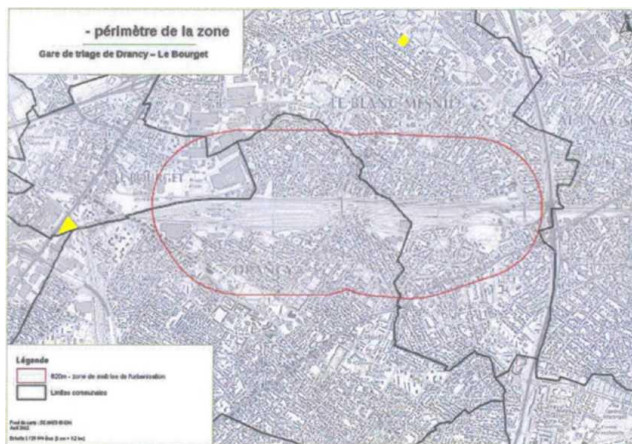
Le périmètre de protection de 620 mètres proposé autour de la gare de triage de Drancy indiqué en Rouge ci-dessus dans le courrier de « porter à la connaissance » du 22 Avril

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

2013 du Préfet de Seine-Saint-Denis n'inclut ni la gare du Bourget RER indiquée par le triangle jaune ci-dessus ni la gare Le Blanc-Mesnil indiquée par le rectangle jaune.

Le courrier de « porter à la connaissance » précise qu'à l'intérieur du périmètre « toute construction est interdite à l'exception : des constructions concernant les infrastructures et équipements strictement nécessaires soit aux secours, (...) soit au fonctionnement des



services d'intérêt général lorsqu'ils ne sont pas susceptibles d'accueillir du public » et à l'exception des « équipements techniques de services publics (ouvrages de distribution d'énergie, d'alimentation d'eau potable, etc...) sous réserve de ne pas générer de présence permanente ».

Au regard de ces éléments, l'instauration du périmètre de gel de l'urbanisation autour de la gare de triage de Drancy ne suppose pas une interdiction pour la réalisation des ouvrages annexes et du projet de transport en souterrain dans le périmètre.

Il n'y a donc pas de contradiction à réaliser le projet de transport vis-à-vis du courrier de « porter à la connaissance ». De fait ces deux nouvelles gares du Grand Paris Express vont permettre de renforcer le développement de zones extérieures au périmètre de protection dont certaines comme les quartiers nord du Blanc-Mesnil, non desservies actuellement par les transports mode lourd.

Les risques technologiques existent dans la zone de l'enveloppe du fuseau mais ils sont très localisés sur le Nord de Paris.

Les précautions envisagées pour répondre à cette problématique sont les suivantes :

- Le projet sera établi en se conformant aux plans de prévention existants des installations.
- Sur la base, entre autres, des études géotechniques et des sondages de reconnaissance, les différents ouvrages du projet seront dimensionnés en conséquence et en suivant les référentiels habituels de la construction (Eurocodes).

- Des vérifications par des bureaux de contrôle technique indépendants seront effectuées.
- Une coordination des différents exploitants sera faite et des procédures pourront être établies entre eux pour traiter le cas d'accidents sur zone de triage.

Le dimensionnement des gares et des quais

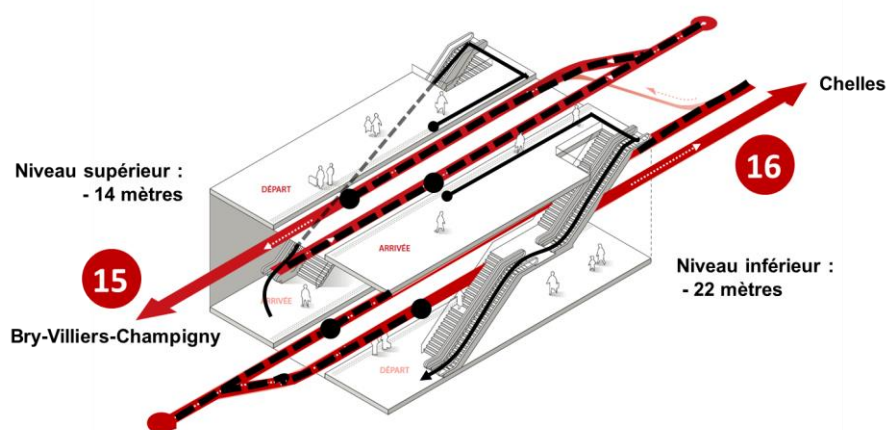
Double terminus à Chelles

Mme MAZEL (observation n°14 – registre de Chelles) en se déclarant très favorable au projet aurait préféré que le terminus de la ligne 15 se situe à Chelles plutôt qu'à Noisy. Elle espère que dans ces conditions la correspondance 15/16 sera très courte. Elle demande si les quais seront assez longs pour accueillir en cas de nécessité des trains de 6 voitures.

Avis et commentaires de la SGP :

L'installation d'un double terminus, ici pour les lignes 15 et 16 nécessite des ouvrages importants d'arrière gare dans le prolongement des voies afin d'accueillir les infrastructures ferroviaires nécessaires pour le retournement des trains et leur remisage (garage) aux heures creuses. Ainsi c'est un ouvrage d'environ un kilomètre de long qui est prévu de part et d'autre de la gare Noisy-Champs. Cet ouvrage compte tenu de sa largeur variable ne peut être réalisé au tunnelier. A Noisy-Champs c'est par une tranchée d'un kilomètre environ que cet ouvrage sera réalisé depuis la surface en profitant de l'espace non construit au nord et au sud de la gare RER A actuelle. Sur Chelles, compte tenu de la densité et de la fréquentation du centre-ville, il aurait fallu réaliser cet ouvrage en grande partie en souterrain sous le centre-ville ce qui aurait conduit à des travaux très complexes, des coûts très importants et des nuisances extrêmement difficiles à accepter par la population. Cette solution, évoquée en études préalables par la Société du Grand Paris, n'a donc pas été retenue.

Pour assurer une correspondance simplifiée entre la 15 et la 16, la gare de Noisy-Champs est conçue avec des quais superposés et donc accessibles via un seul niveau franchi aisément par des moyens mécanisés (cf. schéma ci-dessous)



Le terminus des lignes 16 et 15 a été placé à Noisy-Champs à plusieurs titres.

En premier lieu pour permettre de maximiser la désaturation du RER A en mettant la gare de Noisy-Champs en correspondance directe avec les lignes 15 et 16.

En second lieu pour des raisons d'insertion de cette gare double terminus qui représente un ouvrage de dimensions importantes nécessitant la réalisation d'une tranchée de 20 à 40 m de large sur environ 1 km de long sur plusieurs niveaux.

Afin de permettre une correspondance aisée et rapide entre les différentes lignes 15, 16 et RER A à Noisy-Champs, ces 3 lignes sont superposées, espacées de courtes distances et les quais sont reliés systématiquement par des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

Longueurs de trains

M. DJOKO (observation n°3 – registre de Noisy le Grand) en se déclarant favorable au projet aurait préféré que par anticipation les gares fussent prévues pour accueillir des rames de 108 m.

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce D du dossier d'enquête publique présente l'offre de transport prévisionnelle sur la ligne 16 à la mise en service de la ligne (horizon 2023) et à l'horizon « cible » 2030 de réalisation des autres tronçons du réseau Grand Paris Express : voir pages 60 et 61 de la pièce D.

En particulier, à l'horizon 2030, il est prévu que sur chacun des tronçons Noisy-Champs – Le Bourget RER (ligne 16) et Le Mesnil-Amelot – Le Bourget RER (ligne 17), les trains pourront circuler avec un intervalle qui sera compris entre 3 et 4 minutes en heure de pointe. L'offre serait deux fois plus importante sur le tronçon commun entre Le Bourget RER et Saint-Denis

Pleyel (intervalle inférieur ou égal à 2 minutes). Cette offre de transport est cohérente avec le dimensionnement des gares de la ligne 16 et de la ligne 17 pour accueillir des trains de 54 m de long, et permet de répondre aux estimations du trafic attendu à terme sur les deux lignes 16 et 17 (charge maximale comprise entre 6 500 voyageurs et 9 000 voyageurs sur les deux « branches », charge maximale de l'ordre de 11 000 voyageurs dans le tronc commun).

Pour répondre à d'éventuelles augmentations de trafic à plus long terme, la capacité de transport pourra être augmentée par une diminution de l'intervalle entre les trains. Par ailleurs, la pièce D du dossier d'enquête publique indique (page 61) :

« La configuration des infrastructures dans le secteur de la gare « Le Bourget RER » de la ligne 16 offre par ailleurs la possibilité de dissocier l'exploitation des lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Noisy-Champs – Le Bourget RER (avec terminus au Bourget) et sur le tronçon Le Mesnil-Amelot – Saint-Denis Pleyel. Cette disposition de conception est de nature à préserver les évolutions de capacité des deux lignes 16 et 17, soit à l'occasion d'événements particuliers (salons au Bourget ou à Villepinte, par exemple), soit à plus long terme, le cas échéant. »

M. THILL GT ACP de Marne et Chantierine (observation n°4 – registre de Champs sur marne) s'interroge sur le dimensionnement des quais accueillant des trains de seulement 54 m qui seront très chargés aux heures de pointe et sur les dispositions constructives offertes à terme de rallonger les quais si la faculté d'augmenter la fréquence des trains s'avérerait insuffisante.

Avis et commentaires de la SGP :

Voir supra, les éléments apportés par la SGP à l'observation n°3 – registre de Noisy le Grand.

IDFE (observation n°3 – registre de Montfermeil) demande (point 4) que toutes les gares soient prévues pour accueillir des trains de 2X4 voitures soit 144 m.

Avis et commentaires de la SGP :

Voir supra, les éléments apportés par la SGP à l'observation n°3 – registre de Noisy le Grand.

M. COTTIN – GAUTIER (observation n°4 – registre de Saint-Ouen) suggère 2 contre-propositions dont l'une évoque plus précisément le tracé et l'autre le dimensionnement des quais : ces sujets sont évoqués dans le sous-thème n° 6 contre-propositions.

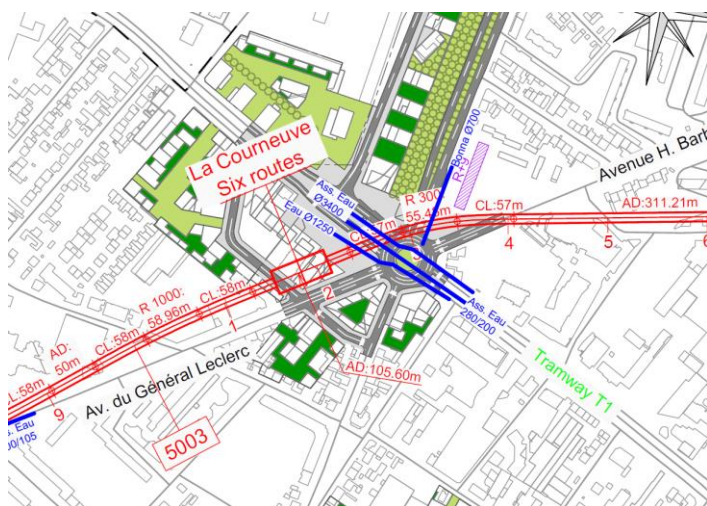
Avis et commentaires de la SGP :

Sur la proposition de préserver la possibilité d'allonger les quais à 108 m :

Pour la gare de La Courneuve, l'implantation de la gare a été choisie de manière à impacter au minimum le carrefour des Six Routes ainsi que les réseaux souterrains qui le traversent. En particulier, cette implantation permet d'éviter un ovoïde d'assainissement important passant sous l'Avenue du Général Leclerc. La gare est ainsi située sous la parcelle occupée actuellement par le restaurant Quick et les travaux de la gare peuvent être réalisés en totalité depuis la surface. En sortie de gare, le tracé est rapidement en courbe afin de rejoindre la gare suivante et d'éviter de passer sous un immeuble de 9 étages situé au nord du carrefour. Ces opportunités de tracé et de méthodes de réalisation ne sont pas possibles en préservant un alignement droit correspondant à des quais de 108 m. Cela nécessiterait un approfondissement du tracé préjudiciable aux futurs voyageurs. Cela nécessiterait également, soit un changement de méthodes constructives vers des méthodes souterraines

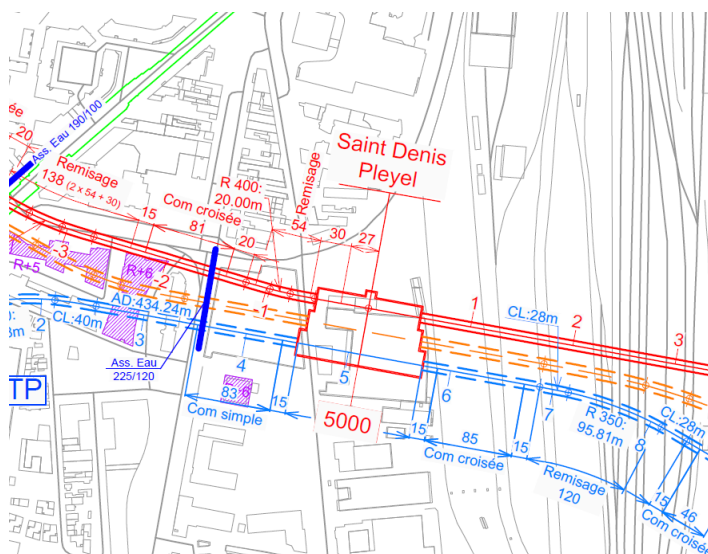
très difficiles dans le contexte géologique et hydrogéologique de ce secteur, soit un impact beaucoup plus important sur le bâti (démolition nécessaire de l'îlot situé au sud-ouest de la gare) ou sur le carrefour des Six Routes (impact sur la circulation routière, sur les réseaux souterrains et sur le Tramway T1).

Extrait de tracé issu des études préliminaires approfondies (Mai



2014) :

Pour la gare de Saint-Denis Pleyel, la situation est effectivement spécifique, la gare accueillant plusieurs lignes aux caractéristiques de longueur de quais différentes (120 m pour la ligne 14, 108 m pour la ligne 15, 54 m pour les lignes 16/17).



La configuration étudiée en études préliminaires prévoyait pour les lignes 16/17 d'implanter les circulations verticales en bout de quai, de manière à ne pas augmenter la largeur de l'ensemble de la boîte souterraine de la gare, déjà très importante. Ceci explique que les quais semblaient plus longs : en réalité il s'agissait d'emprises occupées en bout de quai par les circulations verticales.

Un allongement des quais accessibles aux voyageurs nécessiterait de déplacer ces circulations verticales en sur-largeur des quais, ce qui ne serait pas possible sans une reprise très importante de l'ouvrage souterrain. Les études d'avant-projet en cours considèrent d'autres possibilités d'implantation des circulations verticales de manière à mieux distribuer les flux, en particulier sur la mezzanine d'échange. Les escaliers seraient ainsi positionnés le long des quais et non en bout de quais, et la longueur de cette partie de la boîte souterraine serait donc ramenée à 54m. Une telle disposition ouvrirait alors la possibilité d'allonger ces quais jusqu'à 108m mais avec une augmentation très significative du volume de la boîte souterraine de la gare sans que cet accroissement de volume très significatif corresponde à un besoin fonctionnel réel autre que le simple allongement des quais.

Les accès aux gares

Gare de Sevrans-Livry : Accès secondaire Nord (Parc des sœurs)

M. WENTZEL et Mme PATRY (observations n° 10 et 24 – registre de Sevan) sont défavorables à une entrée de la gare GPE de Sevan-Livry sur le parc des Sœurs.

M. et Mme RENOULT (observations n°16 et 19 – registre de Sevrans) demande que l'entrée de la gare GPE de Sevrans-Livry côté parc des Sœurs soit limitée à une simple entrée de métro. Ne pas toucher aux arbres.

Anonyme (observation n°17 – registre de Sevran) conteste l'entrée GPE du parc des Sœurs.

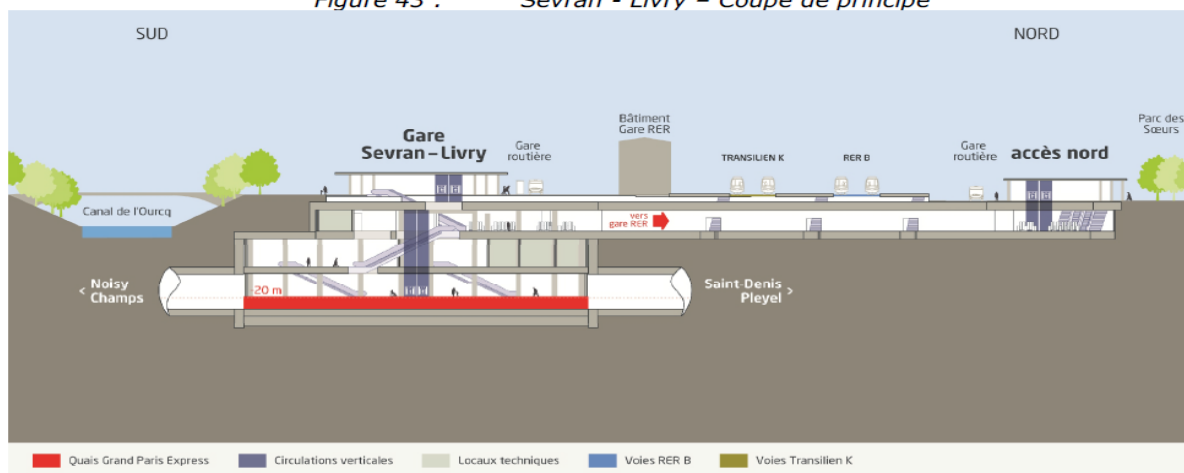
Mme GROUX (observation n°18 – registre de Sevan) est contre l'entrée de la gare GPE du côté du parc des Sœurs, mais souhaite par contre une rampe handicapés pour accéder à la Gare du RER de ce même côté.

Avis et commentaires de la SGP :

Les gares du Grand Paris Express se doivent d'être accessibles au plus grand nombre. L'accessibilité (piétonne, bus, vélo...) à la gare GPE de Sevran-Livry est fortement contrainte par les voies ferrées existantes au nord et le canal de l'Ourcq au sud. Les ponts routiers franchissant ces infrastructures, en nombre réduit, sont fréquemment saturés.

De même il est nécessaire de prévoir des cheminements de correspondance entre le RER B et le GPE bien dimensionnés. La trop faible largeur, au regard des flux prévisionnels, du souterrain est d'accès existant au RER B, a amené à prévoir un souterrain supplémentaire de correspondance et de proposer dans le prolongement de ce souterrain un accès secondaire.

Figure 43 : Sevrans - Livry – Coupe de principe

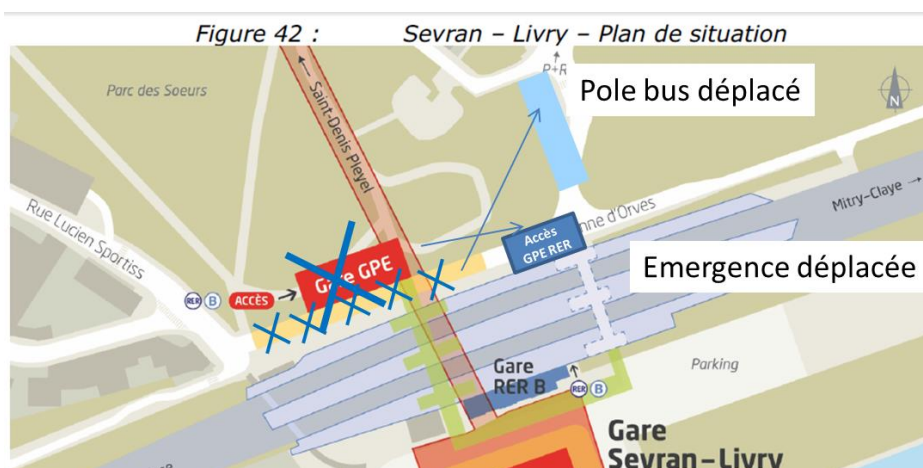


La position de ce nouveau souterrain a été définie fonction d'une part de la position du bâtiment voyageur RER existant, d'autre part de la nécessité d'équilibrer les flux sur les quais du RER.

L'emprise de cet accès secondaire, schématisé dans le dossier, et rappelé ci-après sera optimisée dans le cadre des études d'avant-projet afin de minimiser les impacts sur le parc des Sœurs dans l'optique d'une « bouche de métro » minimale, mais dimensionnée pour les flux correspondant et répondant aux exigences d'accessibilité, de sécurité de tous les publics et aux besoins de protection des équipements mécaniques.

Variante d'accès secondaire

Dans le cadre d'une optimisation de l'accessibilité nord aux gares, une variante d'implantation plus à l'Est de cette



émergence est étudiée actuellement dans le cadre des études d'avant-projet en la positionnant, par exemple, dans la continuité du souterrain existant (cf. ci-dessous) afin notamment de se rapprocher du parking de rabattement existant situé au Nord Est et mieux organiser le pôle bus nord. L'étude de cette variante sera poursuivie avec l'objectif de minimiser les impacts dans le parc des Sœurs.

A noter qu'elle conduirait à des modifications locales de la zone d'intervention potentielle du projet, à la fois pour intégrer le déplacement de l'émergence à l'Est et le recalage du tracé et de la boîte gare.

Gare de Sevrans-Beaudottes

M. KEITA (courrier n°3 - registre préfecture de région) propose qu'un autre emplacement soit prévu à la Gare Sevrans-Beaudottes à part celui de la rue Raoul Dautry.

Avis et commentaires de la SGP :



L'émergence de la gare Grand Paris Express se situe à l'angle des avenues Raoul Dautry et Salvador Allende à proximité immédiate de la nouvelle gare routière et de l'accès principal au RER B. L'ensemble constitue un pôle multimodal relativement compact dans un quartier bien desservi d'un point de vue routier et ne présentant pas de

discontinuités urbaines comme à la gare de Sevrans Livry du fait de la présence du canal de l'Ourcq et des voies ferrées existantes.

Dans ce contexte, la Société du Grand Paris ne recommande pas de multiplier les accès secondaires, afin de ne pas « doubler » les circulations piétonnes sur l'espace public de nouvelles circulations souterraines publiques nécessitant de multiplier les emprises en surfaces et les équipements électromécaniques de déplacement vertical tout en étant moins performant d'un point de vue de la sécurité des usagers.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème :

1) La commission demande à la SGP d'expliquer précisément les motifs qui l'ont conduit à ne pas envisager de retenir le site de la Gare de triage de Chelles-Vaires pour implanter la future gare de Chelles du GPE.

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP s'est efforcée d'apporter les éléments de réponse sur le sujet du « positionnement des gares ». L'emplacement de la gare de Chelles a été inclus dans les pièces soumises au débat public conduit sous l'égide de la commission nationale du débat public entre début octobre 2010 et fin janvier 2011. Les motifs de l'implantation de la gare de Chelles sur le site de la gare existante sur le RER E et non sur le site de triage de Chelles Vaires ont été développés lors de ce débat préalable à l'acte motivé fixant le schéma d'ensemble et au décret approuvant ce schéma. A la demande des élus des réflexions ont été menées dans les études préalables au dossier d'enquête publique, l'indisponibilité du foncier ferroviaire nécessaires à l'échéance du projet n'a pas permis de prolonger l'étude de cette hypothèse. (cf supra, réponse formulée par la SGP).

2) De façon plus générale il est demandé à la SGP de se prononcer sur les demandes de modification des emplacements des gares

Avis et commentaires de la SGP :

Pour chaque observation faite, la SGP s'est efforcée d'apporter les éléments de réponse.

3) La commission souhaite que la SGP lui donne tous les éléments d'appréciation qui ont conduit à renoncer à des rames de 108 m pour les lignes 16 et 17 a contrario de ce qui est prévu sur la ligne 15 ; Des mesures conservatoires pourraient-elles être envisagées pour réserver l'avenir si la fréquentation devait dépasser à terme les projections ?

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP s'est efforcée d'y apporter les éléments de réponse.

4) La commission demande s'il est envisageable de créer des quais plus longs et /ou plus larges à la gare de Saint-Denis Pleyel pour répondre à l'affluence de public qui s'y agglutinera lors des manifestations importantes au stade de France.

Avis et commentaires de la SGP :

Le dimensionnement de la gare de Saint-Denis Pleyel est effectué sur la base de matrices de flux à l'horizon 2035 intégrant à la fois les évolutions programmées de ce secteur (augmentation de la population et de l'emploi) et l'arrivée potentielle d'un arrêt sur la ligne H (pour le dimensionnement, il a été pris comme hypothèse que tous les trains de la ligne H s'arrêtaient à Saint-Denis Pleyel, ce qui est une hypothèse très conservatoire). Cela conduit à prévoir une fréquentation de la gare d'environ 250 000 voyageurs par jour et donc à dimensionner les espaces de la gare en conséquence. Concernant la particularité de la desserte du Stade de France, plusieurs points doivent être rappelés :

- la desserte actuelle du Stade de France s'effectue prioritairement par le RER B en gare La Plaine Stade de France et de manière plus secondaire par le RER D en gare Saint-Denis – Stade de France et par la ligne 13 à la station Saint-Denis Porte de Paris. Les lignes du Grand Paris Express viendront donc en renfort d'une offre de desserte déjà très importante, qui sera par ailleurs augmentée avec l'éventuel arrêt de la ligne H, alors que la capacité du Stade de France n'est pas amenée à évoluer.
- La gare de Saint-Denis Pleyel sera implantée à environ 1,5 km des entrées du Stade France, ce qui permet de lisser les flux dans le temps.
- Les périodes de fréquentation maximale et de concentration des flux pour le Stade de France se situent en sortie d'évènement, soit essentiellement le soir, à des heures décalées de l'heure de pointe de fréquentation de la gare.
- Le métro automatique permet une régularité et une fréquence de desserte très importante, ce qui permet lors des pics de fréquentation d'injecter très facilement des trains supplémentaires de manière à faire face à une affluence particulière.

Sur la base de l'ensemble de ces éléments, la gare de Saint-Denis Pleyel, telle que dimensionnée à ce stade, sera en mesure d'accueillir une part des flux liés au Stade de France, sachant que pour les grands évènements, des dispositifs d'accompagnement des voyageurs sont également à prévoir. Ainsi, exceptionnellement, les flux de voyageurs peuvent être régulés en amont des quais (sur l'espace public) afin de ne pas créer d'« agglutinement » sur les quais.

2.1.2 - Ce qu'en dit le dossier

La pièce D du dossier intitulée « Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants », traite notamment :

Des caractéristiques générales des gares :

Les gares du projet sont toutes constituées d'ouvrages souterrains, avec des voies ferrées situées à des profondeurs variables, entre 15 et 30 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Les quais des lignes 16 et 17 permettent d'accueillir des trains d'une longueur de 54 mètres. Les quais de la ligne 14 peuvent accueillir des trains d'une longueur de 120 m.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transports en commun existants, tout en permettant une desserte cohérente des quartiers dans lesquels elle s'insère et en accompagnant le développement urbain. En outre, les enjeux environnementaux et techniques ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts ainsi que les contraintes constructives.

Les gares du projet sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments (ou d'édicules) jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares bénéficient toutes d'un hall d'accueil, en surface ou au premier sous-sol. Il s'agit d'un espace adapté à une mixité d'activités et capable d'évoluer avec les usages. Celui-ci organise à la fois l'accueil, l'information des voyageurs, la vente des titres de transport ainsi qu'une offre de commerces et de services adaptée à chaque territoire.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains.

Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En outre, il est prévu que les cheminements d'accès et de correspondance soient systématiquement mécanisés : la mécanisation est alors assurée par des ascenseurs et des escaliers mécaniques. De plus, les espaces sont conçus afin de faciliter leur usage par des personnes souffrant d'un handicap sensoriel ou cognitif.

Le dimensionnement des espaces (quais, salles d'accueil...) comme des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs...) est étudié afin de garantir un usage fluide du réseau, y compris aux périodes de pointe.

Les aménagements des gares devront créer une ambiance accueillante et apaisante. Ils seront avant tout solides, sobres, facilement nettoyables et maintenables, participant ainsi au confort d'accès des usagers. Des interventions culturelles et artistiques pourront également venir enrichir le parcours des voyageurs.

Les gares proposeront par ailleurs une offre de services et de commerces définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis. Les objectifs poursuivis sont de faciliter le quotidien des voyageurs, ainsi que de renforcer la vie commerciale, en favorisant au mieux les effets de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords. L'offre de services et de commerces en gare est structurée en trois composantes, qui chercheront à être partagées par l'ensemble des gares et calibrées en fonction de leur potentiel :

Les services essentiels répondent à quatre fonctions principales, liées à la mobilité :

- une fonction d'accueil, assurée en toutes circonstances, y compris en situation de perturbations : cette fonction garantit une présence humaine dans toutes les gares ;
- une fonction de vente de tout titre de transport urbain ;
- une fonction d'information sur le transport, les services de la gare et ceux de la ville ;
- une fonction de commerce de dépannage, avec une offre repère, présente sur l'ensemble du réseau (presse, snacking, retrait-colis, etc.).

Les services complémentaires de facilitation, liés étroitement aux flux de la gare, offrent des services et commerces pratiques, situés sur les parcours des voyageurs et leur permettant de gagner du temps dans les tâches du quotidien (par exemple : offre de restauration rapide, pharmacie, vente d'accessoires, cordonnerie, pressing, etc.).

Les services complémentaires de destination répondent aux besoins de chaque territoire desservi en proposant des commerces et des activités adaptés aux attentes des habitants, de la ville et des entreprises. Il pourra s'agir, au sein des espaces de la gare, de commerces de grande destination ou d'activités spécifiques telles qu'offres médicales (laboratoires, cabinets, etc.), crèches, centres de télétravail, espaces de sport et de loisirs, etc.

Ces orientations renvoient aux recommandations formulées par le comité stratégique de la Société du Grand Paris. Les espaces de commerces et de services respecteront par ailleurs les exigences visant à garantir la sécurité du public dans les gares ; chaque local ou activité qui s'implantera aura obtenu au préalable les autorisations réglementaires nécessaires. Des autorisations d'exploitation commerciale seront également, le cas échéant, obtenues.

Du choix de localisation des gares

Différents scénarios de localisation ont été étudiés pour chaque gare des tronçons Noisy-Champs–Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel du métro automatique du Grand Paris, de façon à valider le meilleur emplacement au regard de divers critères d'évaluation, et en concertation avec les acteurs locaux, les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (SNCF, RFF, RATP...) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

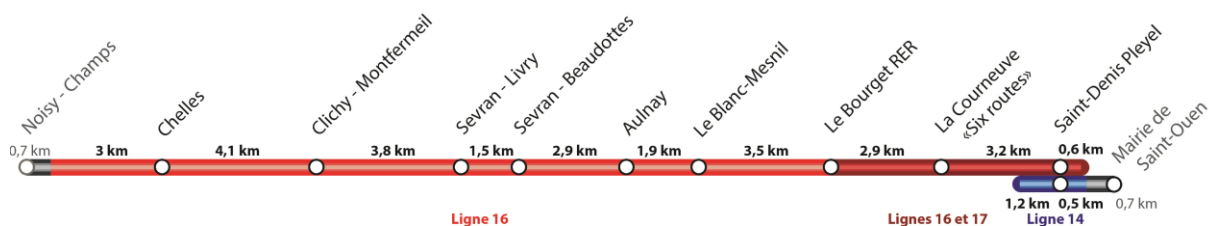
Ainsi, pour chaque gare, une analyse a permis de déterminer l'emplacement préférentiel. Cette analyse évalue les impacts des différentes insertions vis-à-vis de critères de fonctionnalité, techniques et environnementaux, de coûts, ainsi que de délais.

Les **critères de fonctionnalité** tiennent compte de la performance du tracé de la ligne (temps de parcours, nombre et position des ouvrages annexes), de l'efficacité de la gare (position et accessibilité vis-à-vis des secteurs desservis, organisation et fonctionnement propres) et de l'efficacité des correspondances entre la future gare et les autres modes de transports.

Ces critères prennent également en compte la qualité de l'insertion de la gare dans le tissu urbain environnant, c'est-à-dire les possibilités de créer de nouveaux services et commerces dans l'enceinte de la gare, les possibilités de valorisation urbaine du périmètre d'insertion de la gare et les potentialités de desserte des polarités actuelles et futures du secteur (lieux publics, équipements et générateurs de flux particuliers...).

Les **critères techniques et environnementaux** apprécient la facilité de construction du scénario d'implantation de la gare au regard des difficultés techniques identifiées, notamment les difficultés liées à la qualité des terrains, à la proximité des réseaux ou encore aux méthodes constructives.

LES GARES



CHELLES

La gare Grand Paris Express de Chelles est localisée sur le territoire de la commune de Chelles, à proximité de la gare routière et de la gare SNCF actuelle de Chelles-Gournay, laquelle a fait l'objet d'un agrandissement dont les travaux se sont achevés en 2009. La gare Grand Paris Express est implantée au nord des voies ferrées du réseau Paris Est et à l'est de l'hôtel des impôts, sur les parcelles d'une zone pavillonnaire destinée à muter.



La gare permet la correspondance avec les différentes lignes de transport en commun du pôle existant : lignes ferroviaires (ligne E du RER à son terminus, ligne P du Transilien) et lignes de bus desservant la gare routière. Le site actuel comprend également un parc-relais de 570 places.

Le secteur est concerné par plusieurs projets urbains : la ZAC centre-gare, l'éco-quartier Castermant le long des voies de triage de la SNCF ou encore la ZAC de l'Aulnoy à ce jour livrée en grande partie.

Par ailleurs, le centre-ville de Chelles est en constante évolution avec notamment le gymnase Henri-Bianco (inauguré début 2012), ou encore le projet de réalisation d'une nouvelle médiathèque, à l'emplacement du gymnase du Poncelet.

CLICHY – MONTFERMEIL



La gare Grand Paris Express de Clichy - Montfermeil est localisée à la limite entre les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil. Elle se situe entre la promenade de la Dhuy et l'allée Anatole France, sur le secteur dit « central » du programme de rénovation urbaine en cours de définition.

La gare permet à terme la correspondance avec la ligne de tramway T4, qui se prolonge depuis la station existante de

Gargan jusqu'au centre-ville de Montfermeil et desservira le centre hospitalier intercommunal le Raincy - Montfermeil.

Elle prend place au cœur du projet de Contrat de Développement Territorial de l'Est de la Seine-Saint-Denis et s'intègre dans les projets du Programme de Rénovation Urbaine (PRU) entamés depuis plusieurs années par les villes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil.

Elle est le symbole fort de la transformation de ce quartier aujourd'hui non desservi par les modes lourds en un pôle d'intermodalité structurant, qui désenclavera durablement la zone.

SEVRAN – LIVRY

La gare Grand Paris Express de Sevrans - Livry est localisée sur le territoire de la commune de Sevrans, au sud des voies ferrées empruntées notamment par le RER B, sous l'actuelle place de la gare de Sevrans - Livry.

La gare Grand Paris Express permet la



*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

correspondance avec la gare actuelle, aujourd'hui desservie par la ligne B du RER.

La gare de Sevrans - Livry s'inscrit dans un territoire en cours de mutation. Les études réalisées dans le cadre du projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) « Est Seine-Saint-Denis » positionnent cette gare au sein du pôle de développement urbain de Sevrans et la caractérisent comme une gare « entrée de parc » au contact du parc de la Poudrerie, situé à l'est de la zone et classé Natura 2000.

SEVRANS – BEAUDOTTES



La gare Grand Paris Express de Sevrans – Beaudottes est localisée au nord du territoire de la commune de Sevrans, à proximité des communes d'Aulnay-sous-Bois et de Villepinte.

La gare se situe sous l'avenue Raoul Dautry, au niveau du rond-point Tiananmen, à proximité immédiate de la gare routière existante et du centre-commercial de Sevrans. Elle permet la correspondance avec la ligne B du RER, en souterrain, et les bus desservant la gare routière existante.

La gare de Sevrans – Beaudottes est située dans un secteur de requalification urbaine

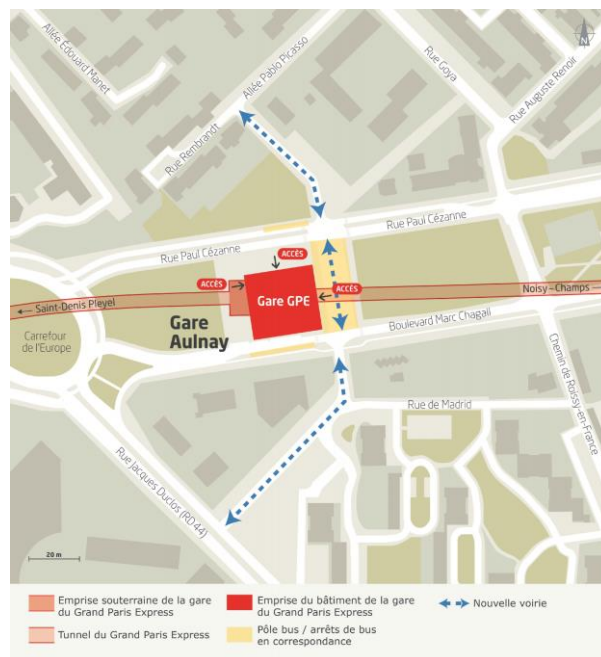
dans le cadre des dispositifs de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

La gare s'inscrit également dans le cadre du projet de Contrat de Développement Territorial « Est Seine-Saint-Denis » qui la positionne au cœur du pôle de développement urbain de Sevrans et la caractérise comme une gare « parvis », à l'intersection d'axes structurants, l'avenue Raoul Dautry et l'avenue Salvador Allende. Ces axes aujourd'hui à caractère routier vont évoluer pour un meilleur partage de la voirie au profit des modes actifs. De larges trottoirs et parvis vont prendre place autour des nouveaux équipements et services prévus à terme dans ce secteur.

AULNAY

La gare Grand Paris Express d'Aulnay est localisée sur le territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois. Elle est implantée au nord de la ville, dans l'axe de l'ex-RN2, sous la parcelle du terre-plein central libre de toute construction, délimitée à l'ouest par le rond-point de l'Europe, au nord par la rue Paul Cézanne et au sud par le boulevard Marc Chagall.

La gare se trouve ainsi à la jonction de plusieurs vastes territoires urbains monofonctionnels : zones économiques (La



Fosse à la Barbière, Les Mardelles), industrielles (PSA) et commerciales (centre commercial Oparinor), essentiellement à l'ouest du rond-point de l'Europe ; zones d'habitat pavillonnaire et collectif à l'est (quartier de la Rose des Vents). La gare est implantée au cœur d'un secteur en profonde mutation, faisant l'objet de nombreux projets de restructuration de l'habitat et des espaces publics. Elle s'inscrit également dans le projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) « Est Seine-Saint-Denis ».

La convention de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (Programme de Rénovation Urbaine nord d'Aulnay-sous-Bois), signée en 2004, s'est concrétisée notamment par le projet de requalification de l'ex-RN2, par le projet de la ZAC des Aulnes et par la rénovation de plus de 800 logements, dont le quartier de la Rose des Vents.

LE BLANC-MESNIL

La gare Grand Paris Express du Blanc-Mesnil est localisée sur le territoire de la commune du Blanc-Mesnil, pour partie sous le parc Jacques Duclos, selon un axe perpendiculaire à l'avenue de la Division Leclerc, l'émergence de la gare se trouvant sur la parcelle du complexe sportif Paul Langevin, en limite du parc.

La gare s'inscrit dans une logique d'amélioration de la desserte locale d'un secteur aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun et soutient les opérations de.

Le sud du secteur de la gare est occupé par une zone pavillonnaire et par le centre-ville du Blanc-Mesnil. L'ouest est occupé par le quartier d'habitat collectif des Tilleuls qui fait l'objet



d'une restructuration dans le cadre du projet de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine. Au nord, on trouve des zones d'activités avec notamment le Parc d'activités du Coudray qui fait l'objet d'opérations de requalification, le centre d'affaires Paris Nord et un peu plus loin la ZI Garonor.

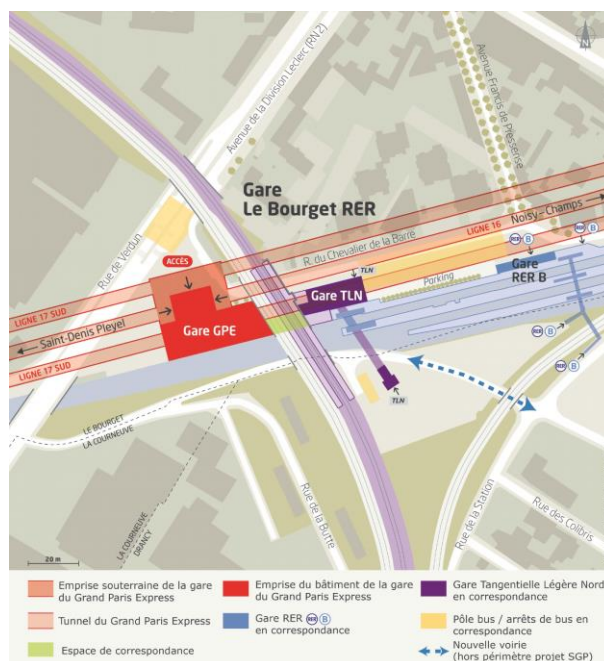
L'insertion de la gare dans ce secteur permet également d'accompagner efficacement la restructuration urbaine déjà engagée par la municipalité au travers de son projet de ZAC « Cœur de ville ».

LE BOURGET RER

La gare Grand Paris Express du Bourget RER est localisée sur le territoire de la commune du Bourget, en limite des communes de Drancy et de La Courneuve.

La gare du Bourget RER permet la correspondance entre les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Sa conception assure également la transition entre le tronçon commun à l'ouest et la séparation des lignes à l'est (la ligne 16 ayant pour direction Noisy – Champs et la ligne 17 Le Mesnil-Amelot)

Cette gare accompagnera et complètera la



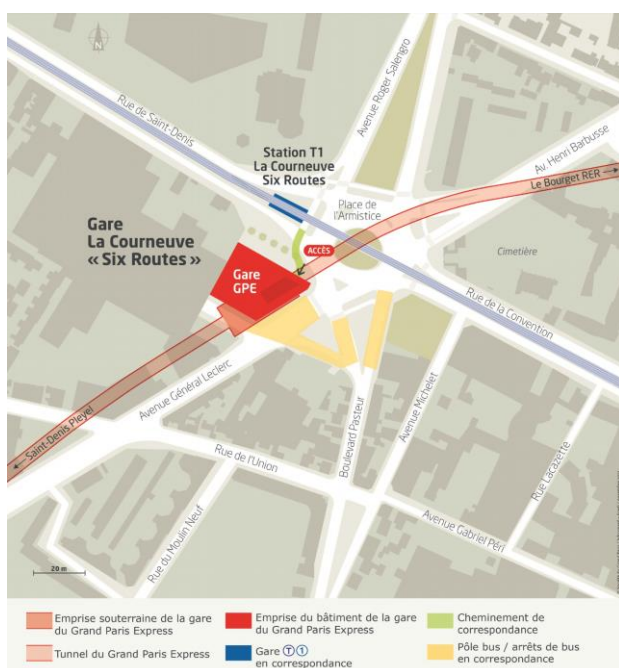
création d'un pôle multimodal majeur, accueillant une gare routière, le futur Tram Express Nord (ex-Tangentielle Nord), la ligne B du RER, le réseau Grand Paris Express et, à terme, le projet de prolongement de la ligne 7 du métro parisien.

La communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (CAAB) projette, dans le cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) du Pôle métropolitain du Bourget, une mutation importante du secteur autour de ce futur « hub » de transports, destiné à être le catalyseur d'un développement immobilier et économique important et d'une amélioration significative de l'accessibilité locale du pôle de transport, notamment par les riverains des trois communes limitrophes : Drancy, Le Bourget et La Courneuve.

La zone est également marquée par la présence du projet de réalisation de la ZAC Romain Rolland, implantée sur les anciens terrains d'Alstom, au sud-ouest de la gare.

LA COURNEUVE « SIX ROUTES »

La gare Grand Paris Express de La Courneuve « Six Routes » est localisée sur le territoire de la commune de La Courneuve, au niveau du Carrefour des Six Routes.



Elle se connecte au tramway T1 et aux nombreuses lignes de bus présentes autour du carrefour.

Située à l'articulation du centre-ville et des quartiers d'habitat des 4000 Nord et Sud en cours de rénovation, la gare sera également un vecteur de transformation urbaine de la zone vers un site plus urbain, aujourd'hui traversé par de nombreuses voiries menant à un rond-point surdimensionné. Ce secteur est également caractérisé par d'importantes emprises industrielles mutables.

L'aménagement du parvis de la gare permettra d'atténuer le caractère routier du rond-point par la création d'un parvis de gare, qui connectera les zones d'habitations au centre-ville en redonnant de l'espace de qualité aux piétons. A terme, il est envisageable que la gare constitue l'amorce d'une densification des abords d'un carrefour des Six Routes resserré,

avec la construction de programmes mixtes sur les différentes parcelles mutables du secteur.

SAINT-DENIS-PLEYEL

La gare Grand Paris Express Saint-Denis Pleyel est localisée sur le territoire de la commune de Saint-Denis, à l'ouest du faisceau ferré du RER D, le long de la rue Pleyel.

Elle est une des gares les plus importantes du réseau Grand Paris Express, en termes de prévision de flux de voyageurs et de nombre de lignes en interconnexion. Les lignes 14, 15, 16 et 17 s'y rejoignent et offrent ainsi aux voyageurs un pôle d'échange majeur. Elle permettra à terme de relier Roissy à Orly, la Défense et Paris par le biais d'une correspondance optimisée.

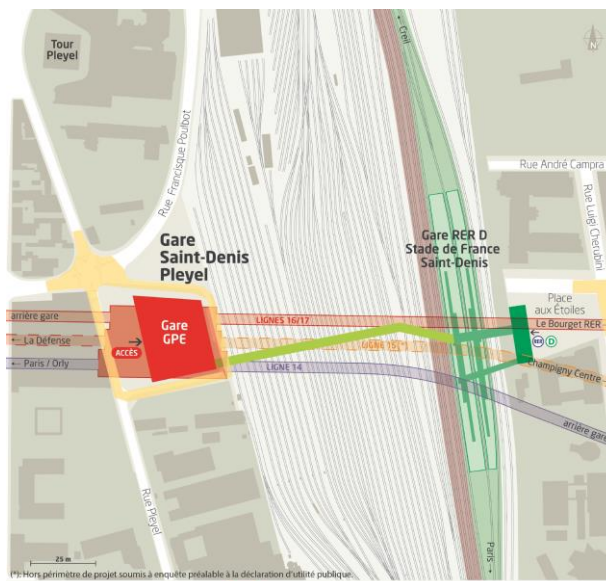
L'aménagement d'une passerelle de correspondance avec la gare du RER D permettra de traverser le faisceau ferré de Saint-Denis, et garantira également l'ouverture de la gare Grand Paris Express sur les quartiers situés à l'est du faisceau ferroviaire.

Un projet de franchissement urbain entre les quartiers Landy et Pleyel, actuellement séparés par les voies ferrées, est prévu dans le Contrat de Développement Territorial. Il pourrait remplacer cette passerelle de correspondance si les échéances de réalisation étaient compatibles avec la mise en service de la gare.

La faisabilité de création d'un arrêt de la ligne H du Transilien en gare de Stade de France – Saint-Denis (RER D) est par ailleurs en cours d'études, sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

La ZAC du Landy, à l'est, est en voie d'achèvement, tandis que le secteur Pleyel fait l'objet d'une vaste étude de revalorisation urbaine qui prévoit la réalisation de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements dans le cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) « Territoire de la Culture et de la Création ».

La gare viendra ainsi accompagner l'évolution du secteur Pleyel, tête de réseau du Territoire de la Création, vers un pôle de vie et d'activités majeur de l'Ile-de-France



Enfin il est précisé que les noms de gares mentionnés dans le schéma d'ensemble sont provisoires. Leurs noms définitifs seront fixés en concertation avec les communes concernées et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau. Ainsi, il paraît souhaitable que les gares de correspondance aient des noms identiques ou au moins similaires à ceux des gares existantes.

2.1.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La SGP rappelle que les implantations des gares, tout comme le tracé du réseau, ont été définies, dans leurs grandes options, dans le schéma d'ensemble du projet approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011 après avoir fait l'objet du débat public sur le Réseau de Transport Public du Métro du Grand Paris d'octobre 2010 à janvier 2011 auquel ont participé 15000 franciliens.

La commission d'enquête prend acte de cette décision qui ne peut être remise en cause au niveau de la présente enquête publique dans la mesure où elle a été précédée d'une démarche officielle.

Dans ce cadre, le positionnement plus précis des gares et du tracé est le résultat d'études dans lesquelles ont été examinées à chaque fois plusieurs variantes examinant les avantages et les inconvénients de chaque solution envisagée de manière à pouvoir proposer à l'enquête publique celle qui paraît, pour le maître d'ouvrage, la mieux adaptée.

Certains de ces choix ont été critiqués au cours de l'enquête :

Gare de CHELLES :

La SGP précise que La gare de Chelles constitue ainsi l'un des points de correspondance majeurs du Réseau du Grand Paris avec l'Est de la Région ; sa position retenue est donc guidée prioritairement par le fait que la ligne est en correspondance avec le RER E et la ligne P du Transilien.

La commission a apprécié l'argumentaire développé qui montre que les propositions évoquées par les intervenants étaient d'une grande crédibilité mais la non disponibilité d'un foncier suffisant sur la gare de triage en cohérence avec le calendrier de réalisation du projet a conduit à renoncer à implanter la nouvelle gare sur le site de la gare de triage Chelles-Vaires.

La commission prend acte que le positionnement de cette gare est en cohérence avec l'un des objectifs principaux du Réseau qui doit assurer l'interconnexion des lignes radiales existantes.

Répondant au regret exprimé que le terminus des lignes 15 et 16 ne se situent pas à Chelles plutôt qu'à Noisy-Champs, la SGP montre que ce choix a été fait d'une part, pour permettre de maximiser la désaturation du RER A en mettant la gare de Noisy-Champs en correspondance directe avec les lignes 15 et 16 et, d'autre part, pour des raisons d'insertion de cette gare double terminus qui représente un ouvrage de dimensions importantes nécessitant la réalisation d'une tranchée de 20 à 40 m de large sur environ 1 km de long sur plusieurs niveaux. L'opportunité d'espace suffisant non construit à Noisy pouvait seule permettre cette réalisation.

Afin de permettre une correspondance aisée et rapide entre les différentes lignes 15, 16 et RER A à Noisy-Champs, ces 3 lignes sont superposées, espacées de courtes distances et les quais sont reliés systématiquement par des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

La commission prend acte de ce choix du maître d'ouvrage.

Gare de SAINT-DENIS PLEYEL

La SGP rappelle que les choix opérés sont précisément le résultat du débat public après une analyse multicritères très précise. Elle montre que parmi toutes les solutions étudiées celle qui a été retenue semble la plus performante et la mieux optimisée en assurant notamment la meilleure connexion avec le RER D.

La commission a bien noté que des études seront menées pour améliorer les liaisons, notamment mécaniques, au niveau des correspondances, en particulier pour faciliter les déplacements des PMR.

Gare de SEVRAN-LIVRY

La SGP justifie l'emplacement de cette gare en connexion avec le RER B en cohérence avec le principe général déjà rappelé du Réseau. Par ailleurs son positionnement entre les voies ferrées existantes et le canal de l'Ourcq est motivé par un moindre impact sur le Jardin des Sœurs situé de l'autre côté des voies.

Elle expose plusieurs variantes. Si la variante 1 ne semble pas adaptée, la réflexion sur la variante 2 mérite, quant à elle, d'être approfondie dans le cadre des études d'avant-projet.

La commission d'enquête s'en remettra au résultat des études techniques pour affiner l'implantation qui sera retenue en définitive ; Elle pense que la réalisation d'un accès

piéton à la gare du côté du Parc des Sœurs est indispensable, mais elle relève que la réflexion devra là aussi se poursuivre pour trouver le meilleur compromis entre son efficacité et son intégration dans le site.

Gare de LE BLANC-MESNIL

La SGP rappelle qu'en conformité avec le schéma d'ensemble approuvé du réseau, l'existence de cette gare ne saurait être remise en cause.

La commission partage cet avis.

Gare LE BOURGET RER

La question soulevée par les observateurs est celle de la proximité de la future gare avec la gare de triage de Drancy/le Bourget/le Blanc-Mesnil où transitent des produits dangereux.

La SGP rappelle que la gare du Bourget RER se situe à l'extérieur du périmètre de protection de 620 m défini par l'Etat. Elle précise que, tant en ce qui concerne la gare du Bourget RER que celle du Blanc Mesnil, celles-ci vont permettre de renforcer le développement de zones extérieures au périmètre de protection dont certaines comme les quartiers nord du Blanc-Mesnil, non desservies actuellement par les transports mode lourd.

La commission a bien noté que la SGP s'engage à prendre toutes les précautions nécessaires pour répondre à la problématique des risques technologiques qui existent dans la zone.

En parallèle est soulevé le problème de la limitation de la constructibilité des parcelles situées dans le périmètre de 620 m. Ce sujet dépasse l'objet de la présente enquête.

Gare de SEVRAN-BEAUDOTTES

Sur la proposition d'un accès complémentaire à cette gare la SGP pense que la multiplication de ceux-ci n'est pas souhaitable, afin de ne pas « doubler » les circulations piétonnes sur l'espace public, de nouvelles circulations souterraines publiques nécessitant de multiplier les emprises en surfaces et les équipements électromécaniques de déplacement vertical tout en étant moins performant d'un point de vue de la sécurité des usagers.

La commission d'enquête partage ce point de vue.

Dimensionnement des quais

L'essentiel des observations exprimées sur le dimensionnement des quais ou des trains relate en fait l'inquiétude du public sur une éventuelle augmentation du trafic qui n'aurait pas

été anticipée. La SGP appuie son choix, d'avoir opté pour des rames de 54 m contrairement à la ligne 15, sur des estimations du trafic que seuls les spécialistes peuvent affirmer. Elle estime que l'offre de transport est cohérente avec ces prévisions. Elle paraît optimiste sur les améliorations de débit ou les régulations qui pourraient être apportées notamment à l'occasion d'événements exceptionnels par mise en circulation de trains entre Noisy-Champs et Le Bourget, avec terminus dans cette gare .

La commission d'enquête n'a pas les moyens pour expertiser pour contester ces choix ; Elle ne peut que s'en remettre à la compétence technique du maître d'ouvrage et de ses conseils. Même si elle serait tentée d'invoquer le principe de précaution qui pourrait inciter ici à voir plus grand, elle a bien conscience que les critères financiers fixent des limites.

Elle prend note, aussi, de son argumentaire sur le dimensionnement des quais de la Gare Pleyel qui répondra à l'affluence complémentaire lors de grands événements dans le secteur.

Pour ce qui concerne la gare de Le Bourget, la commission recommande à la SGP de bien s'assurer que les installations de voies prévues dans cette gare permettront de rendre celle-ci gare terminus et gare de départ pour des trains en provenance et à destination de Noisy-Champs, et ce dans les meilleures conditions afin de ne pas fragiliser la circulation des autres trains desservant également la gare du Bourget (RER B, future ligne 17...).

2.2. – THEME N° 2 – LE TRACE DE LA LIGNE ET SES PROBLEMATIQUES - LES VOIES DE DEGAGEMENT ET/OU D'EVITEMENT

On retrouve dans ce thème l'essentiel des remarques formulées sur le tracé des lignes 14 nord, 16 et 17 sud, mais parfois également celui de la ligne 17 nord qui dépasse l'objet de la présente enquête mais dont les incidences ne sont pas forcément étrangères à celles-ci.

Ces remarques peuvent être en outre, communes avec celles concernant le positionnement des gares et pourront le cas échéant être examinées en parallèle du thème n°1

2.2.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

M. et Mme PROVOST (observation n°1 et 3 - registre de Gournay sur Marne) formule l'avis suivant : *« nous nous interrogeons sur les raisons qui font passer le tracé du futur métro ligne 16 nord sous les habitations plutôt que sous les voies de circulation ; pourquoi faire le puits de ventilation n°73 sur un rond-point si petit, alors que la Place des Pyramides est plus grande et dans l'axe de l'avenue des princes et de la traversée de Gournay sur Marne ; à une profondeur d'environ 30m, le tunnel passerait sous notre maison avec sous-sol. Afin d'éviter tout risque de détérioration et de nuisances pendant les travaux et ensuite pendant l'exploitation de la ligne de métro, augmenter la profondeur du tunnel limiterait/supprimerait les risques de nuisances.....Enfin, pourquoi ne pas choisir une des variantes 3-4-9 de la page 83 de l'étude d'impact ?*

Pourquoi ne pas privilégier la ligne droite vers Chelles à partir du puits n°73 par la rue des Mimosas, la place Churchill et l'avenue du Général Leclerc.

Avis et commentaires de la SGP :

Le tracé d'un tunnel au tunnelier entre 2 gares en plan dépend d'un certain nombre de contraintes ou d'exigences

- En premier lieu, l'implantation des gares, et plus spécifiquement l'orientation de la partie souterraine comprenant les quais ; partie la plus difficile à insérer dans des environnements urbains denses,
- Ensuite les exigences géométriques (tracé le plus rectiligne, rayons de courbure minimaux, pentes maximales, type des courbes de raccordements ...) destinées à garantir les performances du métro en terme de vitesse, de temps de parcours, de confort et de

sécurité des voyageurs et de limitation des vibrations en exploitation en limitant l'usure des voies et des matériels roulants,

- L'optimisation constructive en évitant le passage sous les bâtiments élevés, les zones de carrières,
- Puis la maîtrise foncière en favorisant les implantations du tunnel et des puits sous voiries ou d'autres espaces publics,
- Enfin, l'optimisation réglementaire, en évitant notamment les zones protégées comme les zones Natura 2000.

Il faut noter que le métro parisien n'a pas été réalisé au tunnelier mais en majeure partie avec des tranchées depuis la surface sous les voiries. Cette technique n'a pas été retenue par la Société du Grand Paris pour plusieurs raisons :

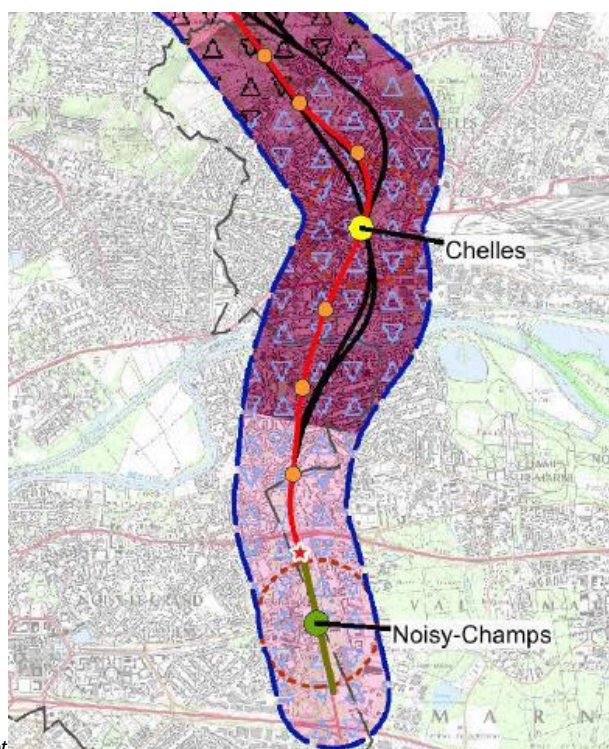
- Sauf exception, la géométrie des voiries existantes ne permet pas d'obtenir les caractéristiques géométriques nécessaires à un métro rapide
- Les emprises chantiers ne sont plus ponctuelles mais présentes sur tout le linéaire du tracé avec des impacts très importants notamment sur la circulation des voiries impactées qui sont généralement des voiries principales
- Les délais des chantiers sont rallongés notamment du fait des déviations des réseaux sur l'ensemble du tracé
- Les tunnels se trouvent à une faible profondeur (6 / 7m) ce qui rend plus complexes

la mise en place des mesures destinées à supprimer la gêne liée aux vibrations. Entre Chelles et Noisy-Champs, plusieurs variantes de tracé avaient été envisagées reprise dans le schéma ci-dessous.

Le tracé est ici contraint par l'orientation des gares de Chelles et de Noisy-Champs.

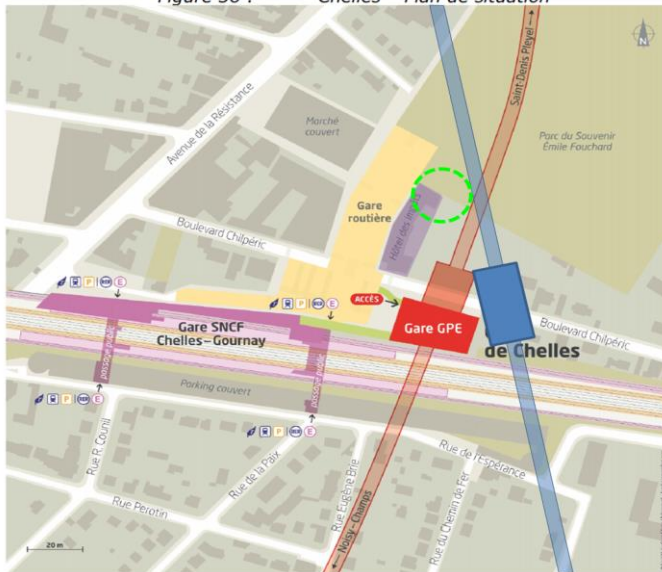
Les tracés ci-dessus « en noir » n'ont pas été retenus car ils conduisaient à une implantation non retenue pour la nouvelle gare en centre-ville de Chelles, suivant le schéma ci-dessous représentant :

- en bleu ciel le tunnel variante



Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées *

Figure 36 : Chelles – Plan de situation



- en bleu foncier la boîte souterraine variante
- en vert pointillé la distance minimale requise entre le tunnel et les fondations de l'hôtel des impôts

Cette orientation variante (en bleu) aurait rallongé le temps de correspondance et impacté plus de foncier privé que la solution de base.

Plus au sud, vers Champs sur Marne, le tracé est contraint :

- par sa connexion à l'arrière gare de Noisy-Champs, situé le long et suivant le même axe que le boulevard du Ru de Nesle

- Par la présence d'immeubles de 8 étages sur le quartier du Ru de Nesles

Ce qui ne lui permet pas de rejoindre le rond-point de la Pyramide comme proposé dans l'observation.

Entre les gares de Chelles et Noisy-Champs, le tracé a ensuite été précisé par l'implantation des puits de sécurité définie avec :

- le souci de favoriser une implantation sur les emprises publiques,
- la contrainte de respecter l'inter-distance de 800 m maximum,
- l'objectif d'en limiter le nombre pour limiter les impacts des chantiers et leur coûts.



M. MERCIER (observation n°8 - registre de Gournay sur Marne) estime que « pour une exploitation et maintenance du matériel ferroviaire (usure) un tracé plus rectiligne semble le plus efficient, alors que la schématique au départ de la gare de Noisy-Champs le tunnel part

en oblique à gauche et ensuite à droite sur la ville de Gournay en direction de la gare de Chelles. L'ouvrage d'art de la ligne 16 connexion ligne 15 RER A est-il bien orienté ? »

Avis et commentaires de la SGP :

Voir la réponse apportée à l'observation précédente.

M et Mme FRIQUET-ROUX (observation n°9 - registre de Gournay sur Marne) s'interrogent également sur le tracé du tunnel.

Avis et commentaires de la SGP :

La profondeur précise du tunnel sera définie en fin d'études d'avant-projet en fonction notamment des sondages géologiques (en cours) et des reconnaissances des bâtiments avoisinants qui vont débiter début 2015 . Au stade actuel des études préliminaires, le haut de la voûte du tunnel a été positionné à 20 m environ en dessous du terrain naturel.

M. GAYAUD (observation n°6 - registre de Chelles) ne souhaite pas que le tunnel passe sous sa maison.

Avis et commentaires de la SGP :

Le 39 rue du Chevallier Bayard à Chelles étant situé en dehors de la zone d'intervention potentielle figurant au plan général des travaux présenté à l'enquête publique, le tunnel ne passera donc pas en-dessous.

M. LEFORT (observation n°11 - registre de Chelles) demande si les variantes du tracé sont définitivement abandonnées.

Avis et commentaires de la SGP :

Voir les éléments de réponse apportés ci-dessus.

M. BOSC et la COPROPIETE LE VILLANDRY (observations n°25 et 26 - registre de Chelles) interrogent : quand le tracé exact sera-t-il porté à la connaissance du public et par quels moyens ?

Avis et commentaires de la SGP :

D'un point de vue réglementaire, ce tracé sera porté à la connaissance du public dans le cadre des procédures réglementaires comme les autorisations accordées en application des dispositions du code de l'environnement applicables à l'eau et aux milieux aquatiques qui

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

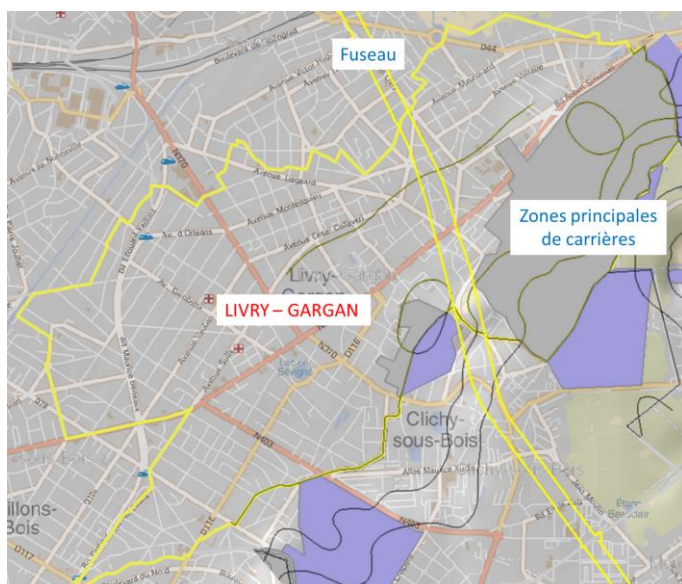
*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

s'accompagnent d'une étude d'impact actualisée et d'une enquête publique, et surtout des enquêtes parcellaires associées à la maîtrise foncière des terrains et des tréfonds.

PLUSIEURS INTERVENANTS (observations n°1, 2, 3, 4 - registre de Livry Gargan) se déclarent opposés au tracé qui impacte des zones d'anciennes carrières et passe sous des habitations privées ou des écoles.

Avis et commentaires de la SGP :

Sur les communes de Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois le fuseau du tracé a été défini pour éviter les zones des principales carrières de gypse repérées en gris et mauve sur le plan ci-dessous.



Ce fuseau a par ailleurs été élargi de façon à donner plus de souplesse pour adapter le tracé en fonction des résultats des sondages géotechniques en cours et à venir. Sur ces zones, la maille (intervalle) des sondages sera spécifiquement adaptée à la reconnaissance des carrières et des zones de gypse.

Par ailleurs, dans le cadre des études préliminaires, la voûte du tunnel a été placée sur la commune de Livry-Gargan à une distance variant entre 18 et 26 m. En fonction des résultats de sondages, la SGP pourrait être amenée à approfondir le tracé pour garantir aucune incidence en surface.

PLUSIEURS INTERVENANTS (observations n°1, 2, 3 - registre de Sevran) concernés directement par le passage du tunnel sous leurs habitations souhaitent être informés plus précisément.

Avis et commentaires de la SGP :

Le tracé définitif devrait être défini en fin d'études d'avant-projet soit vers la fin de l'année 2015. La profondeur du tunnel (distance entre le haut de la voûte et le terrain naturel) a été estimée lors des études préliminaires sur cette portion du tracé à environ 19 m.

M. CHAUVET (observation n°22 registre de Sevrans) souhaite que le profil en long à l'approche de la station Sevrans-Beaudottes soit précisé ; il lui semble possible de l'optimiser pour éviter l'effet « cuvette ».

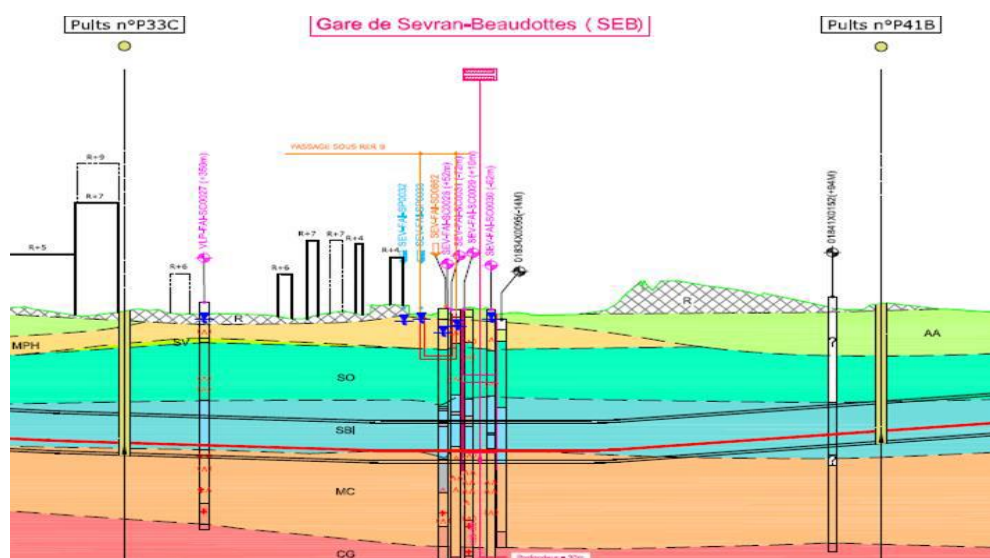
Avis et commentaires de la SGP :

Le tracé en profil d'un tunnel au tunnelier entre 2 gares dépend d'un certain nombre de contraintes ou d'exigences :

- en premier lieu prévoir une profondeur suffisante pour ne pas entraîner d'impact sur la surface tout en recherchant à remonter le niveau des quais pour faciliter leur accessibilité par les usagers ;
- respecter les exigences géométriques (pentes maximales, type de courbes de raccordements,...) destinées à garantir les performances du métro en termes d'énergie, de confort et de sécurité des voyageurs ;
- éviter de trouver des points bas entre les puits ou les gares pour mieux gérer le pompage des infiltrations potentielles ;
- inscrire le tracé dans des horizons géologiques présentant préférentiellement moins d'aléas.

Sur la commune de Sevrans, il est prévu d'inscrire le tunnel préférentiellement dans la couche géologique des Sables de Beauchamp (cf. en bleu dans le schéma ci-dessous) afin d'éviter la couche géologique des Marnes et Caillasses (en Orange sous le Beauchamp) présentant des bancs de gypse et donc potentiellement des zones hétérogènes nécessitant des traitements importants.

C'est pourquoi, la SGP n'a pas souhaité, à l'instar des autres gares, adapter le profil dans un souci de meilleur rendement énergétique pour éviter d'entraîner un impact supplémentaire sur la couche géologique des Marnes et Caillasses



M. SUAUDEAU (observation n°4 registre d'Aulnay-sous-Bois) propose un tracé différent de la ligne 16 consécutif à sa proposition d'abandonner la réalisation de la Gare « Triangle de Gonesse » sur la ligne 17 nord. Cette proposition est reprise dans le sous-thème n°6 contre-propositions.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations similaires regroupées apportée dans le sous-thème n° 6 du thème n° 13 – contre-proposition.

Mme ATTARD (observation n°2 registre de Blanc-Mesnil) et M. COTTIN-GAUTIER (observation n°4 registre de Saint-Ouen) suggèrent de remplacer le tronçon qui va de « Le Bourget RER » à « Le Blanc-Mesnil » par un tronçon plus court qui irait de « Le Bourget Aéroport » à « Le Blanc-Mesnil ». Cette proposition est reprise dans le sous-thème n°6 contre-propositions.

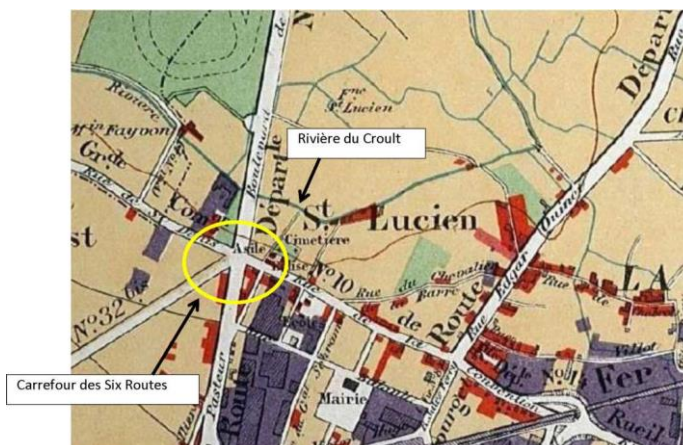
Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations similaires regroupées apportée dans le sous-thème n° 6 du thème n° 13 – contre-proposition.

M. RAFFARA (observation n°1 registre de La Courneuve) attire l'attention sur la proximité de la rivière Croult (canalisée en 1957) qui passe sous la rue Henri Barbusse.

Avis et commentaires de la SGP :

L'état initial de l'environnement présenté à la pièce G du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique signale à la page 23 la présence du Croult dans le périmètre d'étude. Dans le secteur concerné par le tracé et les ouvrages du projet, le Croult est canalisé et intégré au réseau de gestion des eaux pluviales géré par le département de la Seine-Saint-Denis. A ce titre, il est pris en compte dans le projet en tant que



*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

réseau structurant et il n'est pas prévu de dévoiement de ces canalisations dans le cadre du projet.

Comme le montre le plan ci-dessous datant de 1925, la rivière du Croult coulait à l'origine au Nord de l'actuel Carrefour des Six Routes. Le tracé du projet faisant l'objet de la présente enquête passe en tunnel à proximité du lit historique de cette rivière au niveau de la rue Louise Michel. Compte tenu de la profondeur du tunnel dans ce secteur, celui-ci n'a pas d'impact sur le Croult.

Mme AIT AOUDIA (observation n°3 registre de Saint-Denis) souhaite que le tracé soit modifié pour éviter de passer sous son immeuble.

Avis et commentaires de la SGP :

L'immeuble de Mme AIT AOUDIA est situé au 21 boulevard Ornano, soit au nord de la rue du Docteur Finot. Or, dans le secteur de cet immeuble, les tracés des lignes du Grand Paris Express (que ce soient les lignes 16/17, 15 ou 14) restent au sud de la rue du Docteur Finot et sont éloignés de plus de 50 m de la propriété de Mme AIT AOUDIA (pour le tracé le plus proche). Aucun tracé ne passe donc sous son immeuble.

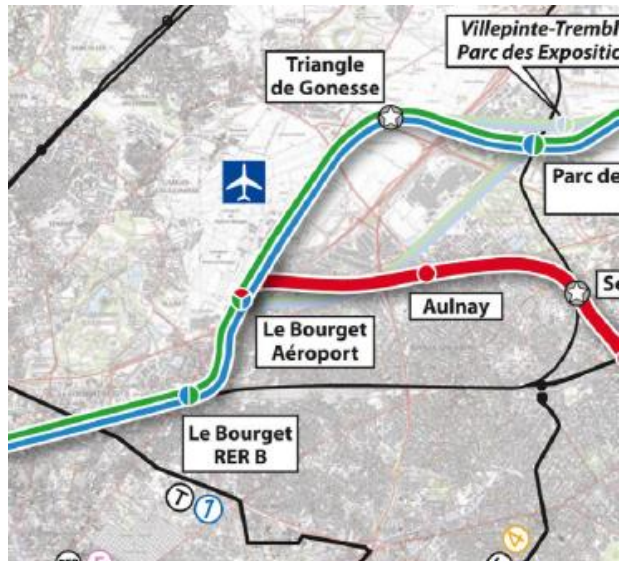
Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) La SGP voudra bien apporter tous les arguments nécessaires pour démontrer que la solution consistant à connecter la ligne 16 à la ligne 17 à « Aéroport du Bourget » plutôt qu'à Le Bourget RER n'est pas souhaitable.

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce C du dossier d'enquête publique (« Présentation du programme ») rappelle que les principales caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, notamment le tracé des lignes et la position prévisionnelle des gares, ont été déterminées à l'issue d'un débat public de quatre mois, tenu entre octobre 2010 et janvier 2011. A l'issue du débat public, la SGP a exposé et justifié les modifications apportées à son projet d'origine, en tirant les conséquences du bilan du débat public dans un « acte motivé », approuvé à l'unanimité par son Conseil de surveillance le 26 mai 2011.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris présenté au débat public en octobre 2010 ne prévoyait pas de gare « Le Blanc-Mesnil », et reliait directement la gare « Aulnay » à la gare « Le Bourget Aéroport » :



L'acte motivé approuvé par le Conseil de surveillance de la SGP présente, dans son exposé des motifs, les éléments ayant conduit à faire évoluer le projet pour aboutir à la configuration retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris :

Dans le cadre du débat public, les réactions au projet présenté ont porté sur les thèmes suivants :

- *le déplacement du terminus de la ligne à la gare « Le Bourget RER » en lieu et place de la gare « Le Bourget Aéroport » : cette proposition visant à créer un grand pôle multimodal au Bourget figure notamment dans l'avis exprimé par l'Atelier International du Grand Paris et a été reprise comme variante dans le protocole Etat-Région ;*
- *la création d'une gare supplémentaire au Blanc-Mesnil, desservant notamment le quartier des Tilleuls et les zones d'activités du Nord de la commune : cette demande est formulée dans les avis émis par les communes du Blanc-Mesnil, de Drancy et du Bourget, ainsi que par la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, qui proposent également le prolongement de la ligne Rouge jusqu'à la gare « Le Bourget RER » ;(...)*

La proposition d'une gare « Le Blanc-Mesnil » s'inscrit dans une logique d'amélioration de la desserte locale d'un secteur aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun. Cette problématique doit être examinée de manière conjointe avec la localisation du terminus de la ligne Rouge au Bourget.

Enjeux en matière de déplacements :

La création de la gare « Le Blanc-Mesnil » conduirait à allonger légèrement le temps de parcours de la ligne Rouge dans sa partie Est, du fait de l'arrêt supplémentaire. Par ailleurs, dans le cas d'un terminus conservé à la gare « Le Bourget Aéroport », la gare « Le Blanc-Mesnil » ne serait distante de ce dernier que d'environ 1 500 mètres : malgré la coupure causée par l'autoroute A1, les aires de chalandise des deux gares seraient donc pour partie

en recouvrement sur le territoire du Blanc-Mesnil. Pour ces deux raisons, la combinaison d'une gare « Le Blanc-Mesnil » et d'un terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget Aéroport » ne permet pas d'optimiser l'efficacité du réseau.

Le déplacement du terminus aurait pour conséquence d'améliorer l'accessibilité au pôle constitué autour de la gare RER du Bourget : la ligne Rouge y assurerait en effet une liaison directe depuis l'Est de la Seine-Saint-Denis, mais aussi la Seine-et-Marne via les gares de correspondance de Chelles et de Noisy-Champs, alors que le projet présenté au débat public nécessitait d'effectuer une correspondance à la gare « Le Bourget Aéroport ». Cette disposition tend donc à améliorer l'attractivité de la ligne Rouge dans sa partie Est. Les gares « Le Bourget RER » et « Le Blanc-Mesnil » seraient par ailleurs plus distantes que ne le seraient les gares « Le Bourget Aéroport » et « Le Blanc-Mesnil », ce qui permettrait un bon espacement des gares sur cette partie de la ligne Rouge.

Le déplacement du terminus de la ligne Rouge contribuerait par ailleurs à renforcer le pôle multimodal projeté autour de la gare du Bourget, qui deviendrait alors un nœud majeur du réseau de transport francilien (métro du Grand Paris, RER, Tangentielle Nord, projet de prolongement de la ligne 7 du métro) et une porte d'entrée de la métropole.

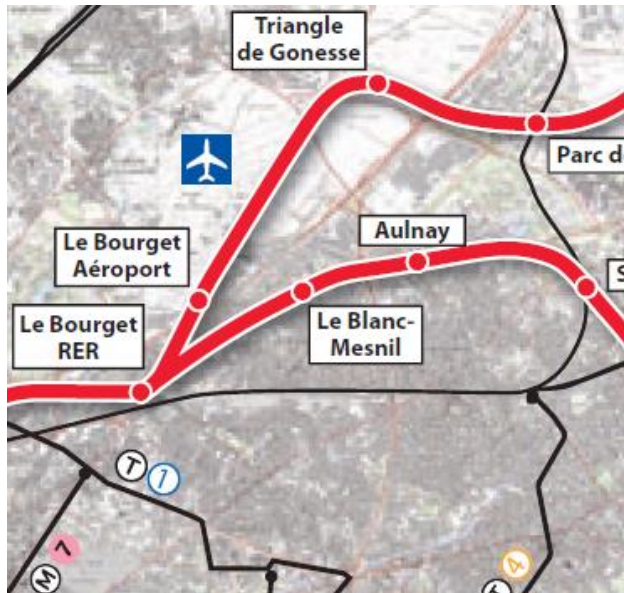
Une configuration de réseau intégrant le terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget RER » associé à la création de la gare du Blanc-Mesnil permettrait ainsi de concilier l'intérêt d'une desserte locale et la fonction de liaison structurante du réseau du Grand Paris. Cette configuration conduirait, à l'heure de pointe du matin, à une augmentation de la fréquentation des gares situées entre Chelles et Le Bourget d'environ 10 à 15 %.

En revanche, le principe d'un prolongement de la ligne Rouge depuis la gare « Le Bourget Aéroport » jusqu'à la gare « Le Bourget RER » ne présenterait qu'un intérêt limité par rapport à un déplacement du terminus : cette configuration de ligne serait moins performante pour les déplacements ayant « Le Bourget RER » comme origine ou comme destination, et la problématique de recouvrement des aires de chalandise des gares « Le Bourget Aéroport » et « Le Blanc-Mesnil » ne serait pas résolue, pour un coût global d'investissement plus élevé.

Apport économique, social et urbain :

Une gare « Le Blanc-Mesnil » permettrait de désenclaver un secteur aujourd'hui constitué de la juxtaposition de différents tissus (grand ensemble des Tilleuls à l'Ouest, quartier pavillonnaire au Sud, parc urbain Jacques Duclos et zone industrielle à l'Est, parc d'activités

Paris-Nord et zone logistique Garonor au Nord), et d'accompagner les processus de restructuration déjà engagés.



Caractéristiques d'insertion :

Le déplacement du terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget RER » conduirait à allonger la ligne d'environ 1,5 km. La création d'une gare « Le Blanc-Mesnil » ne nécessiterait pas d'adaptation supplémentaire de ce tracé, qui ne présente pas de difficultés particulières de réalisation identifiées.

Au vu de ces éléments, la variante de tracé localisant le terminus de la ligne Rouge à

la gare « Le Bourget RER » plutôt qu'à la gare « Le Bourget Aéroport » est retenue, en lien avec la création d'une gare « Le Blanc-Mesnil ».

(Extrait de l'acte motivé, exposé des motifs, pages 12 et 13).

L'analyse réalisée dans le cadre de l'acte motivé approuvé en 2011 reste valide aujourd'hui. Elle montre en particulier que l'alternative technique consiste en réalité à envisager :

- soit une configuration de réseau telle que présentée au débat public (liaison Aulnay – Le Bourget Aéroport sans gare intermédiaire), qui s'est révélée moins optimale en termes de desserte et de développement du territoire ;
- soit la configuration de réseau retenue dans le schéma d'ensemble pour les raisons exposées ci-avant (réalisation de la gare « Le Blanc-Mesnil » sur une liaison Aulnay – Le Bourget RER)

Comme le précise en effet l'acte motivé, l'option intermédiaire de « combinaison d'une gare « Le Blanc-Mesnil » et d'un terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget Aéroport » ne permet pas d'optimiser l'efficacité du réseau ».

La seconde option a donc été retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. Cette solution constitue la référence des études menées par la SGP depuis 2011, le projet d'infrastructures présenté à l'enquête publique devant mettre en œuvre le schéma d'ensemble.

2) La gare de « Le Bourget RER » se situera dans un secteur assez proche de la gare de triage de Drancy – Le Bourget fréquentée régulièrement par des trains transportant des matières dangereuses ; Ce sujet n'est certes pas nouveau, mais sachant qu'un nouvel afflux de voyageurs transitera par cette nouvelle gare, la commission souhaite connaître de quelle manière la SGP a pris en compte cette donnée.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP apportés à la même question posée sur le Thème 1 (Positionnement des gares).

2.2.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

L'étude de tracé des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel du réseau Grand Paris Express est guidée par deux objectifs :

- D'une part, relier les gares le plus directement possible.

Le tracé a été établi en cherchant à relier les gares le plus directement possible, tout en tenant compte des contraintes géométriques et des principales contraintes géotechniques et environnementales identifiées. L'approche adoptée vise à proposer un tracé optimal en termes géométriques répondant aux besoins fonctionnels identifiés et facilitant l'exécution des travaux.

- D'autre part, minimiser la profondeur des gares.

La recherche d'un profil le moins profond possible se justifie par le fait de pouvoir proposer des gares les plus proches possibles de la surface, à la fois moins chères à réaliser et à exploiter et souvent plus agréables à utiliser (meilleure accessibilité, etc.).

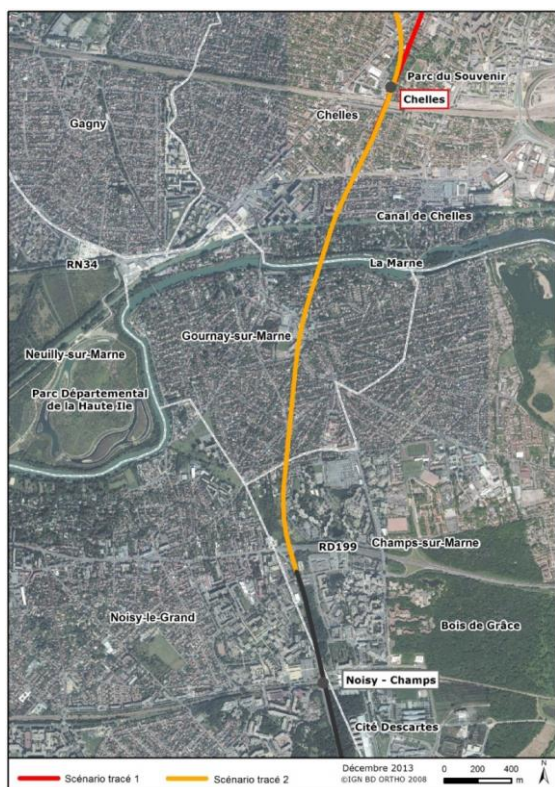
Le profil en long est également conçu en tenant compte des contraintes géométriques, des obstacles à franchir, des conditions géotechniques et des procédés d'exécution.

Le tracé en tunnel, en composant avec de nombreux obstacles, doit apporter une solution, répondant aux objectifs généraux du projet, qui soit économique, compatible avec les délais impartis, respectueuse de l'environnement et faisable techniquement.

Ainsi, la définition du tracé retenu pour la réalisation des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel résulte d'une recherche

approfondie d'une synthèse entre les principes de base de conception du tracé cités précédemment et les contraintes suivantes :

- Les contraintes géologiques, hydrogéologiques et géotechniques : la nature du terrain, et plus précisément la qualité des sols traversés, sont étudiées avec soin. En particulier, les zones aquifères sont localisées. Les zones d'anciennes carrières d'exploitation sont également repérées et autant que possible évitées.
- La topographie du terrain naturel.
- Les passages sous fluviaux : la traversée des cours d'eau (Marne) nécessite un approfondissement du tunnel, afin de passer dans un sol de bonne qualité.
- Les passages sous bâti : un approfondissement du tracé peut s'avérer nécessaire pour éviter les désordres que le bâti pourrait subir en cas de tassement important en surface ou d'incidents lors du creusement du tunnel. De plus, certains bâtiments sont construits sur fondations profondes que le tracé doit éviter
- Les réseaux de transport existants (routier ou ferroviaire) et ouvrages d'art : ces obstacles peuvent nécessiter de détourner le tracé et/ou de l'approfondir.
- Les réseaux d'assainissement existants : les principaux réseaux ayant un impact sur le



tracé sont les gros collecteurs d'assainissement. En effet, ils sont gravitaires et peuvent donc difficilement être déviés. De plus, ils sont de taille importante en région parisienne (diamètre de plusieurs mètres) et profondément enterrés, en particulier le réseau interdépartemental géré par le SIAAP.

Tracé retenu entre Noisy-Champs et Chelles

Le tracé ci-dessus est conçu pour minimiser les impacts du projet, prendre en compte les contraintes techniques (implantation des ouvrages annexes, franchissement de la Marne, etc.) tout en étant le plus court possible et donc le plus direct.



Tracé retenu entre Chelles et Sevrans-Livry.

Le tracé 2 est retenu. En effet, cette solution est moins coûteuse (en termes de travaux et d'exploitation) et plus rapide à réaliser. De plus, elle permet d'éviter les interventions dans la forêt de Bondy (zone Natura 2000).

Le tracé 2 s'accompagne par ailleurs de la réalisation de la gare de Clichy-Montfermeil en biais par rapport à la trame viaire, ce qui simplifie l'organisation des travaux, notamment vis-à-vis du futur tramway T4

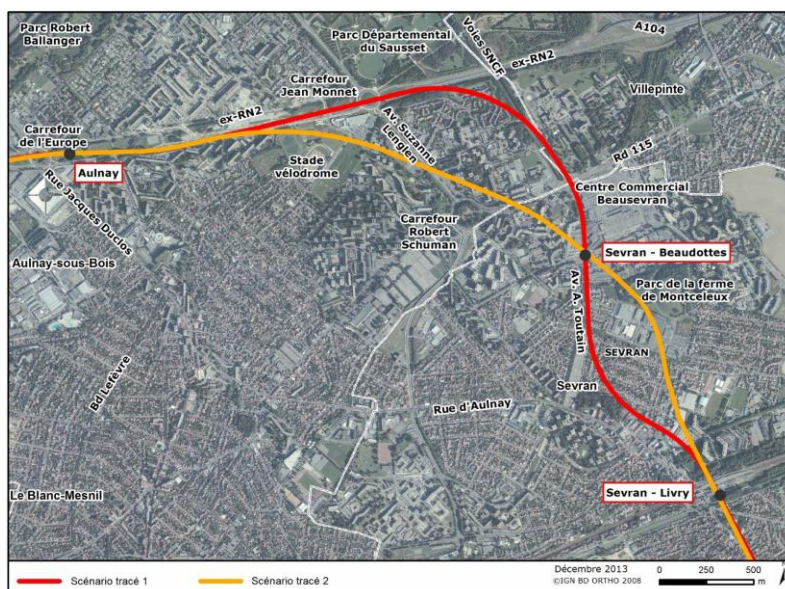
Tracé retenu entre Sevrans-Livry et Aulnay

Le tracé 2 est retenu.

Ce tracé plus direct permet de limiter les coûts de construction et d'exploitation. Il permet des gains de temps de parcours. En outre, ce tracé présente l'avantage d'éviter le parc du Sausset (zone Natura 2000).

Le tracé 2 est compatible avec la position de la gare Sevrans-Beaudottes de biais par

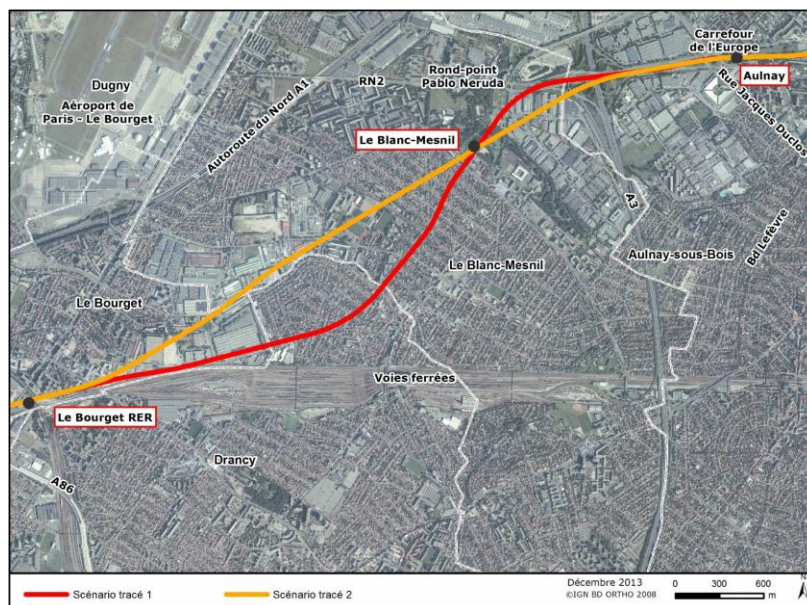
rapport à la voirie. Cette position de gare nécessitera des mesures spécifiques liées aux interactions fortes avec le RER B (approfondissement de la gare, dispositions particulières en phase travaux, etc.) mais elle est globalement justifiée par les bénéfices liés au tracé 2.



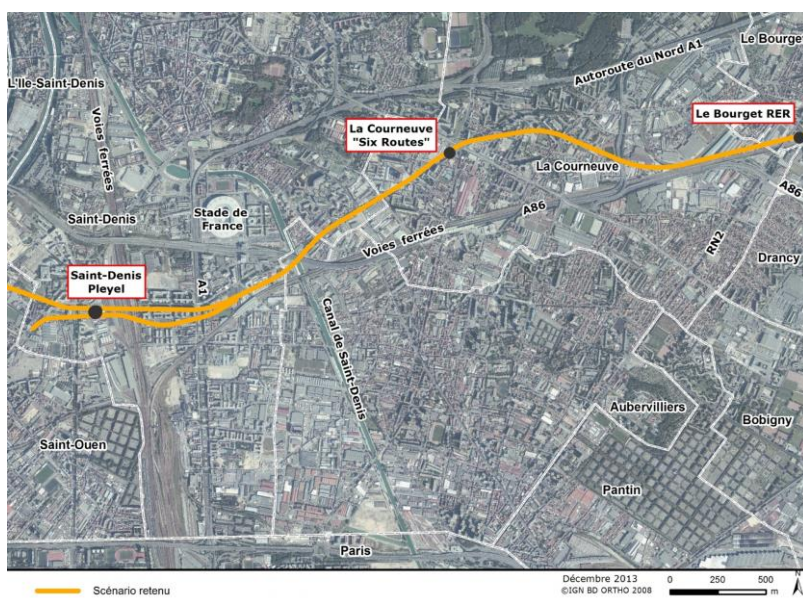
Tracé retenu entre Aulnay et Le Bourget RER

Le tracé 2 est retenu. En effet, ce tracé est plus court et permet de réaliser des économies d'investissements et de dépenses d'exploitations. De plus, il ne présente pas d'inconvénient notable par rapport au tracé 1. Il permet de diminuer légèrement les temps de parcours.

La position de la gare du Blanc-Mesnil est déterminée en cohérence avec le tracé retenu.



Tracé retenu entre le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel



La section entre le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen présente de fortes contraintes d'implantation des gares.

Les tracés retenus pour les lignes 16/17 et 14 sont fortement conditionnés par l'implantation des gares, les aménagements sur lesquels ils se raccordent (arrière-gare

de Mairie de Saint-Ouen) ainsi que les contraintes techniques et environnementales.

Les tracés retenus sont les tracés les plus directs tenant compte de ces contraintes.

2.2.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la SGP apporte des réponses qui permettent de justifier les choix du tracé ; elle rappelle toutefois qu'elle est tenue de respecter les dispositions du décret du 24 août 2011 qui a approuvé le schéma d'ensemble du réseau et notamment a défini l'emplacement des gares, et ce, au terme d'un débat public important mené dans les règles. Dès lors la SGP est dans l'obligation de trouver le tracé optimum de raccordement devant conjuguer les différentes contraintes techniques rappelées brièvement ci-dessous :

- l'implantation des gares, et plus spécifiquement l'orientation de la partie souterraine comprenant les quais ; partie la plus difficile à insérer dans des environnements urbains denses,*
- les exigences géométriques (tracé le plus rectiligne, rayons de courbure minimaux, pentes maximales, type des courbes de raccordements ...) destinées à garantir les performances du métro en terme de vitesse, de temps de parcours, de confort et de sécurité des voyageurs et de limitation des vibrations en exploitation en limitant l'usure des voies et des matériels roulants,*
- L'optimisation constructive en évitant le passage sous les bâtiments élevés, les zones de carrières,*
- la maîtrise foncière en favorisant les implantations du tunnel et des puits sous voiries ou d'autres espaces publics,*
- enfin, l'optimisation réglementaire, en évitant notamment les zones protégées comme les zones Natura 2000.*

Pour ces motifs on comprend que différentes propositions du public ne puissent plus à ce stade être étudiées : il en va ainsi de la proposition de remplacer le tronçon qui va de « Le Bourget RER » à « Le Blanc-Mesnil » par un tronçon plus court qui irait de « Le Bourget Aéroport » à « Le Blanc-Mesnil » ou de celles de modification de la ligne 16 consécutive à l'abandon demandée de la gare « triangle de Gonesse » située sur la ligne 17.

La SGP a tenu, par contre, à apporter des éléments de réponse sur des sujets qu'elle estimait relever de sa compétence comme, notamment, le tracé entre Chelles et Noisy-Champs qui est contraint par l'orientation des deux gares aux extrémités de ce tronçon ; la commission a examiné avec attention les argumentaires apportés par la SGP pour justifier ces différents tracés ;

La commission prend acte des conclusions argumentées apportées aux différentes études de variantes. Elle est en adéquation avec les différentes solutions retenues.

Elle est sensible aux observations des riverains qui craignent le passage du tunnel sous leurs propriétés ; Le sujet des nuisances est examiné au thème N°5 ;

La commission apprécie le souci de la SGP d'avoir une connaissance parfaite du sous-sol avant de déterminer la profondeur définitive du tunnel.

Elle est toutefois consciente qu'une adéquation doit être trouvée entre la profondeur du tunnel et la qualité d'exploitation de la ligne notamment quant à la profondeur des gares.

Concernant les demandes consistant à emprunter de façon systématique le passage sous voies publiques, la SGP apporte les arguments montrant que, si c'est bien la priorité qu'elle s'est fixée, il reste que pour des raisons évidentes d'exploitation le systématisme ne peut être la règle.

En conclusion sur ce thème du tracé, la commission prend acte de la contrainte qu'impose le respect du schéma d'ensemble et notamment le positionnement des gares ; après avoir pris connaissance de tous les éclairages apportés par la SGP elle conclue à la pertinence de ce tracé qui sera affiné au vu des études géologiques notamment quant à sa profondeur.

2.3 - THEME N° 3 – LES OUVRAGES ANNEXES

Ce thème relate les observations relatives aux :

- Ouvrages annexes découlant d'une obligation réglementaire et technique :
- Puits de ventilation et de désenfumage
- Installations nécessaires à la future exploitation de la ligne :
- Site de maintenance des infrastructures (SMI)
- Site de maintenance et de remisage (SMR)

Ce thème fait l'objet de nombreuses observations de la part du public et au cas particulier de certains élus. Elles s'expriment soit :

Ponctuellement :

- Lorsque l'impact de l'ouvrage concerne directement un bien propre
- Lorsque l'implantation de l'ouvrage semble contraire à la sécurité ou au confort des riverains.

Implicitement :

- Lorsque les intéressés demandent un tracé alternatif pour ne pas subir les nuisances que génèreraient le passage du tunnel et l'implantation de ces ouvrages.

2.3.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Mme DHOTE (observation N° 2 – registre de Chelles) - demande si le puits d'accès de la rue Victor Hugo à Chelles se trouve sur les terrains viabilisés par la municipalité ou bien ailleurs sur un terrain où se trouvent des garages.

Avis et commentaires de la SGP :

La construction d'un puits de sécurité est actuellement envisagée au 55 rue Victor Hugo sur un terrain où se trouvent des garages.

Une fois la localisation et l'emprise des ouvrages annexes stabilisées techniquement les propriétaires sont contactés par la Société du Grand Paris.

M. FEVRE (observation N° 22 – registre de Chelles) – demande l’application des mesures prévues page 329 de la pièce G (MC1, MC2, MC3 et MC4) pour ce qui concerne le puits implanté dans la zone du Montguichet et qu’en tout état de cause le niveau de bruit de ces installations ne pourra excéder 30dB(A).

Avis et commentaires de la SGP :

Les mesures de compensation citées en page 329 de la pièce G seront mises en œuvre.

M. et Mme SEYROUX (observation N° 24 – registre de Chelles) – demande l’emplacement exact du puits de la rue Victor Hugo.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux réponses apportées ci-dessus à l’observation de Mme DHOTE.

M. BOSC (observation N° 25 – registre de Chelles) – demande si la localisation des puits d’aération est définitive.

Avis et commentaires de la SGP :

Les études préliminaires ont permis d’identifier en accord avec les élus des villes des sites préférentiels d’implantation des puits de sécurité répondant notamment aux critères suivants :

- distance maximale de 800 m entre deux accès de secours.
- insertion privilégiée sur les emprises / zones non bâties
- limitation du nombre de puits afin de limiter les impacts chantiers et les coûts.
- proximité immédiate du tunnel pour éviter des travaux de raccordement coûteux et complexes
- possibilité d’organiser le chantier et l’exploitation du puits
- compatibilité avec la géologie (carrières)
- limiter les expropriations

Certaines localisations sont maintenant définitives , d’autres sont en cours d’ajustement en fonction des études d’avant-projet destinée à préciser la géométrie de l’ouvrage et les méthodes constructives, ou en attente d’opportunités foncières.

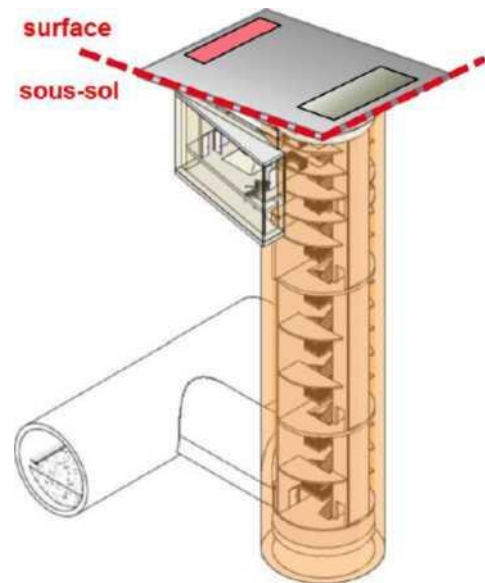
Mme ZAMGA (observation N° 32 – registre de Chelles) – « A quoi ressembleront les puits – Comment sera gérée les pollutions à la sortie des puits (son, odeurs, chaleur,...) – combien de temps un puits servira-t-il au déblaiement de la terre durant les travaux »

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce D page 89 donne un exemple de puits de sécurité rappelé ci-dessous.

Le délai moyen d'évacuation des principaux déblais d'un puits est estimé à six mois.

Pour les impacts chantier, en exploitation, environnementaux, voir les éléments de réponse apportés par la SGP pour les Thèmes Th 4 et Th 5 Th 6 Th 7.



IDFE – M. REDON (observation N° 3 – Point N°10 – registre de Montfermeil) –A lecture du résumé non technique de l'étude d'impact, IDFE émet plusieurs remarques:

« *La réalisation des 205 km du réseau souterrain entraîne la création de 20 millions de m3 de déblais dont une faible partie seulement peut être réemployée (terres et pierres non transformées), le reste étant dirigé soit vers des installations ISDI « dûment autorisées (Installations de Stockage de Déchets Inertes), soit vers des installations de traitement des terres polluées, soit vers du remblaiement de carrières. Ces mouvements de terre devront être surveillés, contrôlés à tous moments pas les services concernés (DRIEE).

* Les communes comportant gares ou puits de ventilation n'ont pas toutes élaboré un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) sur leur territoire; or ces communes courent des risques au moins durant les travaux du fait de l'interférence avec certaines nappes ou plans d'eau.

* Concernant les nuisances sonores liées aux puits de ventilation comportant des appareils électromécaniques de ventilation forcée, des aménagements devront être faits pour atténuer le bruit de ces dispositifs.

* Concernant les vibrations et bruits solidiens, il est écrit qu'une semelle anti-vibratile sera dans la voie entre le rail et la plateforme; IDFE comprend que la voie sera posée sur radier béton sans ballast, d'où une quantité de béton nécessaire importante pour la réalisation des

205 km de tunnel équipés. Le choix des composants de ce béton n'est pas neutre: la voie sur radier béton peut être très bruyante (réalisations anciennes comme le tunnel entre Aulnay et Villepinte ligne RER B ou entre Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen ligne RER C) ou relativement silencieuse (tunnel sous la Manche); ce point est repris page 73 «engagements du maître d'ouvrage ».

Avis et commentaires de la SGP :

Pour les impacts chantier, en exploitation, environnementaux, il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées aux thèmes Th 4, Th 5 Th 6 et Th 7.

GROUPE DE TRAVAIL DE L'ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE MARNE & CHANTEREINE (observation N° 4 – registre de Champs sur Marne – Question N°17) - s'inquiète des dommages causés par ces ouvrages et quelles voies de recours existera-t-il en cas de désordre.

Avis et commentaires de la SGP :

Pour les impacts chantier, en exploitation, environnementaux, il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées dans les thèmes Th 4, Th 5 Th 6 et Th 7.

Mme FROMENT (observation N° 20 – registre de Sevan) – « *Est-il normal de prévoir des puits d'aération sur une zone Rouge classée dangereuse sur Le Bourget* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à la question du CORIGAT sur le thème 1.

M. PAILLARD Maire de Saint DENIS (courrier N° 1 – registre de ST Denis) – « *Un puits OA631 prévu à l'ouest de la gare Pleyel est actuellement positionné à cheval sur l'entrée principale de l'unique espace vert d'un quartier urbain dense cumulant les fonctions résidentiel et d'activité économique tertiaire. Le positionnement du puits prévu à l'ouest de la gare Pleyel obère l'utilisation d'une partie du square, de son accès principal et du trottoir* »

« Saint-Denis demande à Société du Grand Paris d'étudier sérieusement le déplacement de cet ouvrage d'art prévu dans le square des Acrobates vers la parcelle Cirque / base arrière des médiathèques située à proximité immédiate du faisceau ferré. Un échange entre la Société du Grand Paris et Réseaux ferrés de France est nécessaire pour tenir compte dans cette étude du scénario maximaliste des arrêts de la ligne H dans les deux sens, impactant potentiellement le terrain Fratellini »

La commune de Saint DENIS demande également que les terrains non utilisés après travaux soient rétrocédés à la collectivité de Saint DENIS.

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris rappelle que la position proposée pour l'ouvrage annexe en question dans le dossier soumis à enquête publique a été approuvée en Comité de pilotage associant les élus de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, en date du 31 octobre 2013.

La Société du Grand Paris a bien pris acte de la demande de la Ville de Saint-Denis et l'étude de la faisabilité d'une localisation de cet ouvrage annexe sur la parcelle actuellement occupée par l'Académie Fratellini est en cours. Cette faisabilité doit notamment être vérifiée sur deux points : la possibilité de construire l'ouvrage sur les emprises disponibles et le respect de la distance maximale de 800 m entre deux accès secours pour chacun des deux tunnels concernés par cet ouvrage annexe (celui de la ligne 15 et celui de la ligne 14). Dès que cette étude sera réalisée, elle sera présentée à la Ville de Saint-Denis.

Mme SANCHEZ (observation N° 3 – registre de St Ouen) – *« Sur la parcelle N°227 St Ouen il est prévu un puits, qui va jouxter la propriété – en faire un espace planté pour limiter la pollution de l'air – prévoir l'insonorisation des installations »*

Avis et commentaires de la SGP :

Le 227 boulevard Finot à Saint-Denis est effectivement situé à côté d'un futur ouvrage annexe qui est commun aux lignes 15 et 16/17.

Comme pour tous les ouvrages annexes, l'insertion paysagère des grilles et trappes d'accès ainsi que l'insonorisation de cette installation seront travaillées en accord avec le règlement d'urbanisme et la vocation à terme de la parcelle en vue de la meilleure insertion possible de cet ouvrage dans son environnement.

M. REY et Mme ALIBAUD (observation N° 9 – registre de Livry-Gargan) – Résidents des 5-7 rue Eugène Massé, avec sortie du parking Allée des Bosquets souhaiteraient connaître l'emplacement du puits prévu dans le secteur.

Avis et commentaires de la SGP :

Ce puits de sécurité est localisé dans un secteur dense de logements. Son implantation est actuellement prévue dans la partie sud de la parcelle du 12 rue Graffan. Les études d'avant-projet en cours ont pour objet de préciser sa localisation, sa géométrie, l'accessibilité et l'emprise de son chantier.

M. LE BOURNOT (observation N° 16 – registre de Gournay sur Marne) – propose « voir la possibilité de mettre la grille de ventilation sur le terrain de boule + emprise sur le terrain PTT »

Avis et commentaires de la SGP :

Les études d'avant-projet en cours ont pour objet de préciser la géométrie du puits et notamment le positionnement des émergences. Ces études se font en concertation avec la ville.

M. RONDEAU (observation N° 9 – registre de Sevrans) – propose, entre autre, de créer un SMI sur Mitry-Mory comme il en existe sur la partie sud à Palaiseau.

Avis et commentaires de la SGP :

Cette observation ne porte pas sur des éléments du contenu du dossier soumis à l'enquête publique.

Un site de maintenance des infrastructures est d'ores et déjà prévu. Il est destiné à desservir notamment les infrastructures des lignes 16 et 17. L'installation d'un site à Mitry Mory sur des lignes qui ne sont pas interopérables avec les lignes 16 et 17 ne présente pas de caractère opérationnel.

LE PRESIDENT DU CG DU VAL DE MARNE (courrier N°6 – registre Préfecture) - prend acte de la mise en service du SMR et SMI sur le site PSA d'Aulnay et souhaite que l'accélération du calendrier de la ligne 17 à 2024 annoncé par le Premier ministre soit

explicitée. Il s'interroge en outre sur la coexistence de plusieurs PCC à Rosny-sous-Bois et Champigny sur Marne.

Avis et commentaires de la SGP : La coexistence de postes de commande centralisée à Rosny-sous-Bois et à Champigny sur Marne ne porte pas sur des éléments du dossier soumis à l'enquête publique mais sur celui de la ligne Rouge 15 sud, déclarée d'utilité publique par le décret du 24 décembre 2014 et par le dossier de déclaration d'utilité publique à venir portant sur la ligne 15 est, dont l'enquête publique interviendra prochainement.

M. LE MAIRE DE LA COMMUNE DU BOURGET (courrier N° 16 – registre Préfecture) - émet un avis réservé concernant l'entonnement Est et DEMANDE à la Société du Grand Paris d'apporter des précisions quant à l'organisation des travaux et l'évacuation des déblais, ainsi que la nature des contraintes et des ouvrages réalisés.

Avis et commentaires de la SGP :

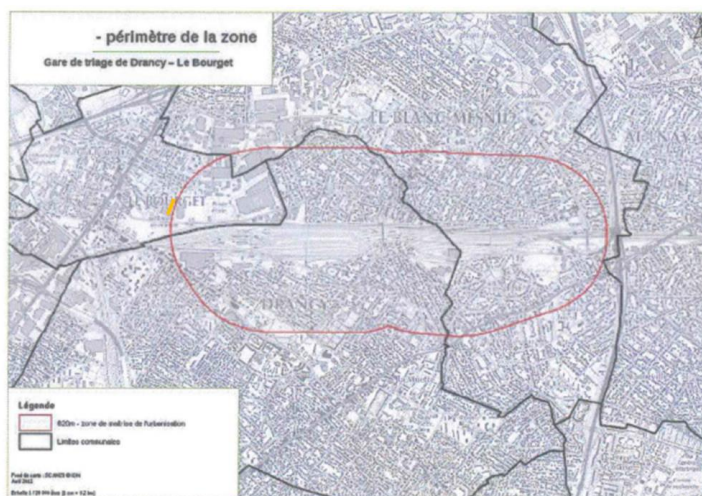
L'entonnement Est

Comme décrit au chapitre 1.5 de la pièce D l'ouvrage d'entonnement EST a pour objet d'assurer la transition entre la partie de la ligne 17 réalisée en amont vers la gare GPE Le Bourget RER par 2 tubes monovoie et la partie située en aval vers la gare Le Bourget Aéroport réalisée par un monotube à deux voies. Cet ouvrage, que la SGP a proposé de situer sur le terrain de la Halle Mac Neil, a été présenté en Octobre 2013 à la ville du Bourget qui n'a pas émis de réserve si ce n'est sur les conditions de sa maîtrise foncière et de mise en œuvre des projets de développement envisagés par la ville.

Il est à noter que cet ouvrage (schématisé par un trait Orange ci-contre) se trouve à proximité du périmètre de protection de la gare de triage de Drancy.

Pour permettre à la Société du Grand Paris de répondre à sa demande, la ville devait fournir début 2014 des informations sur l'occupation actuelle de la halle.

Ces informations n'ont pas encore été fournies.



Plus récemment le 20 Novembre 2014 (date de la délibération du Conseil Municipal), les représentants de la ville ont informé la SGP que les projets de développement prévus sur le terrain de la Halle étaient suspendus et que la ville souhaitait être sollicitée par la SGP dans une procédure classique pour l'acquisition de la halle et sa restitution sous forme d'un « terrain nu ». Ce nouveau processus va être engagé début 2015 par la Société du Grand Paris.

En ce qui concerne le volet « chantiers », il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées sous le thème 6.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) De façon générale il est demandé à la SGP de se prononcer sur les demandes de modification des emplacements des puits de ventilation.

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP s'est efforcée d'apporter les éléments de réponse au cas par cas.

2) La commission s'interroge sur les inconvénients engendrés par la mise en service différé du SMR d'Aulnay entraînant de ce fait le report provisoire de toute la maintenance des lignes 15 et 16 sur le seul site de Champigny ; elle souhaiterait savoir si des mesures pourraient être prises pour que ce SMR soit mis en service plus tôt.

Avis et commentaires de la SGP :

Il est bien prévu de mettre en service le site de maintenance Nord, dédié aux lignes 16 et 17 simultanément avec la ligne 16 en 2023 (Cf extrait de la pièce D page 61 ci-dessous).

« Organisation de la ligne et sites industriels :

Conformément aux hypothèses d'exploitation envisagées dans le schéma d'ensemble, la Société du Grand Paris prend le parti d'un dispositif permettant à l'autorité organisatrice des transports le choix d'une exploitation séparée des tronçons de lignes, avec la circulation de trains courts sur les lignes 16 et 17. Dans ces conditions, les activités de maintenance et d'exploitation des lignes 16 et 17 sont assurées par un site industriel « Nord » (site de maintenance et de remisage du matériel roulant, site de maintenance des infrastructures) et

un poste de commande centralisé dédiés à l'exploitation des lignes 16 et 17, permettant de répartir au mieux ces fonctions sur l'ensemble du réseau Grand Paris Express.

Les études permettent d'acter la faisabilité d'inscription d'un site industriel du Grand Paris Express sur les terrains PSA d'Aulnay-sous-Bois, et se poursuivent pour définir l'implantation de ce dernier. Ce site ne fait pas partie du projet soumis à la présente enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique. Toutefois, le périmètre couvert par le présent dossier d'enquête couvre la réalisation, à titre de mesure conservatoire, d'un ouvrage de raccordement de la ligne 16 au site d'Aulnay-sous-Bois.

Une fois l'insertion définitive de ce site retenue, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, celui-ci sera intégré au plus tôt aux études et aux dossiers réglementaires concernant la ligne 17 Nord (tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot), avec l'objectif d'une mise en service simultanée de ce site avec la ligne 16 à l'horizon 2023. »

2.3.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Ces ouvrages situés en dehors des gares et des tunnels sont nécessaires à l'exploitation, et assurent une ou plusieurs des fonctions décrites ci-après. Ces ouvrages peuvent avoir des conceptions variées et par exemple être composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison ou bien d'un puits vertical centré sur le tunnel.

Accès de secours

Lorsque le tunnel est entre 0 et 30m, les puits d'accès pompier ont un escalier qui permet le passage des pompiers avec leur équipement. Lorsque le tunnel est à plus de 30m de profondeur, ils intègrent un monte-charge pour le transfert des équipements de secours.

Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre.

Pour les tunnels, des puits d'accès de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres, et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes.

Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Ventilation / désenfumage

La ventilation du tunnel assure plusieurs fonctions essentielles :

Les puits de ventilation permettent le renouvellement de l'air intérieur de la partie souterraine de l'infrastructure. Ce renouvellement est essentiel, à la fois en termes de régulation thermique et de qualité de l'air à l'intérieur du tunnel. Le désenfumage en cas d'accident est une fonction essentielle de ces puits. Le renouvellement est actif, réalisé par des turbines d'aération placées dans les puits et exportant l'air intérieur vers l'extérieur. L'apport d'air frais dans le réseau peut se faire par ventilation naturelle, ou mécanique lorsque cela est nécessaire.

Les caractéristiques des ouvrages et performances des équipements sont conformes à la réglementation, en particulier à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels.

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m², elles sont protégées et inaccessibles au public.

Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès de secours et implantés en fonction du programme technique de la ligne mais aussi en fonction du contexte urbain dans lequel ils s'insèrent afin de limiter toute nuisance sur leur environnement immédiat.

Décompression

Le déplacement du métro dans le tunnel engendre des zones de surpression situées à l'avant des trains et des zones de dépression situées à l'arrière. Les puits, connectés à la surface du sol, permettent la régulation de ces surpressions et dépressions par mouvement de masses d'air.

Pour réduire les phénomènes liés aux effets de pression dus à la circulation des trains en tunnel à des vitesses élevées, des ouvrages de décompression sont prévus dans l'ensemble des gares du projet.

Sous cette configuration :

- Les pressions ressenties par les passagers dans les trains lors de l'entrée en tunnel et lors du croisement des trains sont acceptables ;
- Les pressions sur les équipements en tunnel sont à des niveaux acceptables.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Epuisement

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recueillir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel en vue de les rejeter dans le réseau d'assainissement local.

Ils sont autant que possible mutualisés avec les puits d'accès des secours. Ces derniers sont alors implantés aux points bas du tracé.

Postes de redressement électrique et postes éclairage force

Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) fournie par EDF en courant continu de 1 500 volts pour les lignes 16 et 17 et de 750 volts pour la ligne 14. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares.

Quelques postes de redressement sont implantés en ligne, entre deux gares.

Les postes éclairage force permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) fournie par EDF en énergie électrique basse tension alternative (230/400 V) destinée à alimenter les installations électriques dans les gares et dans les ouvrages annexes.

Réalisation des ouvrages annexes

Les puits des ouvrages annexes de secours et de ventilation/désenfumage pourront être terrassés et butonnés à l'abri de parois moulées préalablement exécutées.

Les voiles et/ou dalles butonnantes sont ensuite bétonnées en remontant avec dépose des boutons provisoires au fur et à mesure.

Les rameaux de liaison sont réalisés selon les méthodes traditionnelles à partir du tunnel si celui-ci est réalisé en premier, ou à partir du puits en laissant une bonne garde pour permettre le passage du tunnelier. Le reste du rameau est ensuite poursuivi depuis la section de pénétration dans le tunnel.

Les pénétrations dans le tunnel sont positionnées perpendiculairement et latéralement au tunnel.

Préalablement au terrassement des rameaux de jonction au tunnel circulaire, des traitements peuvent être nécessaires depuis la surface pour encadrer la voûte et les piédroits des rameaux. Ces traitements ont pour objet de stabiliser les terrains pendant l'exécution des rameaux.

Les ouvrages annexes

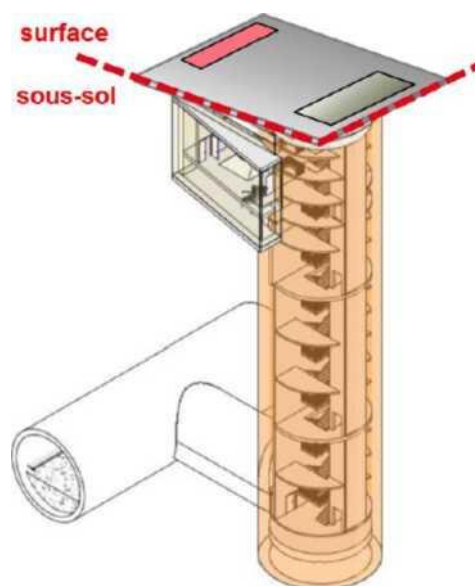
Sur l'ensemble des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, 35 ouvrages annexes permettent d'assurer notamment les fonctions d'accès des secours ainsi que de ventilation et désenfumage du tunnel.

Ces ouvrages s'ajoutent aux dispositifs déjà mis en place à l'intérieur de chaque gare.

Ainsi entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont mutualisés.

Ces ouvrages peuvent avoir des conceptions variées et par exemple être composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison ou bien d'un puits vertical centré sur le tunnel, ou encore être intégrés dans un ouvrage d'entonnement, de débranchement ou de dévoiement.

L'illustration ci-contre présente un exemple d'ouvrage mutualisé de ventilation / désenfumage / décompression / accès secours relié au tunnel par un rameau d'accès.



Les caractéristiques des ouvrages et performances des équipements sont conformes à la réglementation. Ces ouvrages apparaissent alors en surface sous forme de grille de ventilation / désenfumage et de trappe pour l'accès des pompiers.

Ces ouvrages peuvent aussi occasionnellement être jumelés avec un Poste de Redressement électrique (PR) situé en inter-gare et nécessaire à l'alimentation des lignes.

La réalisation des ouvrages d'inter-gare, essentiellement des puits, résulte de l'application de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels.

Ceux-ci doivent être implantés tous les 800m. Les gares sont considérées comme des puits de ventilation/access secours.

Différents types de puits

La disposition du puits privilégiée est le puits décentré de l'axe du tunnel avec rameau d'interconnexion avec le tunnel : cette disposition a l'avantage de s'adapter à de très nombreuses configurations et est plus facile à réaliser avec un tunnel déjà en place.

Le choix du puits rectangulaire ou circulaire avec un rameau est lié à la géométrie du tracé et au foncier disponible. En effet, compte tenu de la densité de l'urbanisation, le choix de l'implantation des puits a été contraint par l'occupation du sol en surface au droit du tracé.

La longueur du rameau d'interconnexion dépend directement de la position de l'émergence en surface.

Partis pris pour la réalisation des ouvrages annexes (puits)

La mise en œuvre des puits permet de garantir la bonne ventilation du tunnel et l'accès aux services de secours en phase d'exploitation de l'infrastructure. Leur réalisation est donc essentielle et contribue au bon fonctionnement du système de transport.

La réalisation des puits en tant qu'ouvrages annexes pose cependant certaines réflexions concernant :

L'insertion qui doit être adaptée en milieu urbain, et donc le plus possible en dehors des zones de protections diverse (protection du patrimoine naturel, protection du patrimoine historique et bâti, limitation des nuisances,...)

Les réflexions concernant la localisation exacte des puits sont en cours à la Société du Grand Paris.

Les orientations d'insertion reposent principalement :

- Sur une limitation des frais d'acquisitions des parcelles permettant la mise en œuvre des ouvrages, sachant que chaque puits doit être placé à un maximum de 800m d'un autre puits ou d'une gare,

- Sur une réduction des linéaires de tracé concourant à limiter le nombre de puits, et donc :

- Les aires d'acquisitions,
- Les coûts associés aux travaux, dont notamment les coûts de gestion des terres excavées, de leur transport et de leur traitement en centre adapté,

- La prise en compte des contraintes environnementales soulevées lors de la réalisation des travaux sur l'état initial de l'environnement (rapport G1/3 de la présente étude d'impact).

- Ces réflexions mènent aujourd'hui la Société du Grand Paris à modifier au cas par cas l'implantation de certains des puits tels que définis dans les premières versions du tracé de la ligne 16.

Le travail mené par la Société du Grand Paris a consisté à faire évoluer le tracé dans son ensemble afin de réduire à la source (dès la phase préliminaire de conception) les impacts occasionnés par sa mise en œuvre.

L'évitement des impacts dès les phases d'étude de conception

La mesure d'accompagnement la plus efficace est celle qui permet de ne pas créer d'impact. Ce type de mesure a souvent des effets corollaires positifs sur diverses thématiques et sur le budget général du projet.

Il faut comprendre que l'adaptation d'un projet, dès les phases d'étude préliminaires, permet d'orienter les différents aménagements de ce dernier vers des esquisses diverses dont l'une s'assimile à celle de moindres contraintes. C'est cette dernière qui est alors retenue comme projet étudié. Ainsi, éviter un impact revient, la plupart du temps, à maîtriser ce dernier dès les phases amont à la réalisation de l'étude d'impact du projet.

Dans le cadre de la réalisation du projet étudié, les réflexions amont menées par la Société du Grand Paris avec les différents gestionnaires du territoire et les bureaux d'étude environnementaux et de conception technique a permis d'affiner notamment :

- Le tracé vu en plan du projet,
- Le profil en long de l'infrastructure,
- L'implantation des différentes émergences afin notamment de réduire les emprises chantiers nécessaires et les acquisitions foncières préalables,
- Les méthodes constructives concernant le tunnel mais également l'ensemble des ouvrages (gares, ouvrages annexes et puits d'accès tunnelier).

Ainsi, les principales mesures d'évitement mise en œuvre dès les phases amont de réflexions correspondent :

- A une adaptation du tracé et du positionnement des gares sur chaque commune ;
- Le positionnement des gares a notamment demandé une coordination particulière impliquant des rencontres avec les acteurs publics locaux. Sur cette base, la recherche d'une localisation précise des gares a été entreprise en prenant soin de minimiser les impacts environnementaux et urbains pressentis ;
- A une adaptation du système de transport suite aux évolutions apportées à l'exploitation des différentes lignes à l'échelle du Grand Paris Express. La déconnexion de la ligne 16 et de la ligne 17 de la rocade autour de Paris a engendré une division par 2 de la longueur des quais et des trains ;
- Les quais ont été raccourcis à 54m (pour 120m initialement), réduisant la taille de la «boite gare » et ainsi réduisant ses impacts sur le contexte urbain et environnemental local.

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

La recherche du positionnement des puits de ventilation et d'accès des services de secours, avec pour contrainte une inter-distance maximale de 800m entre chacun d'entre eux.

La définition des méthodes constructives des différents ouvrages :

- La réalisation du tunnel en tunnelier, permettant la réalisation de parois étanches à l'avancement en gardant la structure des terrains traversés.
- La réalisation des ouvrages émergents en tranchées couvertes, suivant une méthode dites de « parois moulées », limitant les éventuels rabattements de nappes nécessaires à la mise hors d'eau du fond de fouille de chaque ouvrage.

Le positionnement de ces ouvrages a été entrepris dès les phases les plus amont des études en prenant en compte les acquisitions nécessaires, ont limité les impacts environnementaux et les coûts associés.

2.3.3- Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des éléments de réponse apportés par la SGP et des précisions figurant déjà dans le dossier soumis à enquête concernant les emplacements des ouvrages annexes et leur insertion dans leur environnement.

Pour ce qui concerne le puits OA631 prévu à l'ouest de la gare Pleyel, la commission d'enquête prend acte de la volonté de SGP de recourir à une nouvelle étude sur la faisabilité d'une localisation de cet ouvrage annexe sur la parcelle actuellement occupée par l'Académie Fratellini.

Pour ce qui concerne le puits de ventilation situé sur le terrain de boules de Gournay sur Marne, bien que confirmé par le conseil municipal, mais détruisant la totalité de cet EBC, une étude de faisabilité sur un terrain moins impactant, mais néanmoins très proche de celui-ci (parking de la poste) devrait pouvoir être engagé par la SGP, sachant que la localisation et l'emprise des ouvrages annexes ne sont pas à ce jour stabilisées techniquement.

La commission souhaite la faisabilité réelle des mesures prises pour la mise en service du SMI d'Aulnay simultanément avec la mise en service des lignes 16, 17S et 14N en 2023.

2.4. - THEME N° 4 – LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE DE TRAVAUX.

Ce thème relate plus particulièrement les observations relatives aux conséquences des travaux en sous-sol lors de la construction du tunnel :

- l'impact du passage du tunnelier quant au bruit et aux vibrations ;
- les conséquences des forages sur le bâti, notamment quant aux risques d'effondrement, de fissures ;
- les éventuelles indemnisations et possibilités de recours ;

Nombre de ces remarques identiques qui soucient les riverains de l'ouvrage pourraient faire l'objet d'une réponse globale mais circonscrite de la part du maître d'ouvrage.

Ce thème est en outre à rapprocher du thème n°6 qui concerne les travaux liés aux chantiers de surface, les observations étant souvent liées et les inquiétudes proches.

2.4.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Avis et commentaires généraux de la SGP :

Concernant les nuisances sonores en phase chantier :

Les aspects concernant les nuisances sonores sont traités au § 5.6 de la pièce G.1, au § 7.5 de la pièce G.2 ainsi qu'au § 9 de la pièce J.7 (compléments suite à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale).

Concernant la problématique du bruit, notamment en phase de travaux,

La Société du Grand Paris procède selon une démarche de diagnostic progressive et hiérarchisée :

- Dans le cadre de la caractérisation de l'état initial, une étude de la bibliographie et des cartes de bruit, liée au trafic routier et ferroviaire, existantes sur les 20 communes interceptées par le fuseau de la ligne a été effectuée. Celle-ci a permis d'appréhender les niveaux de bruit préexistants actuellement sur les différents secteurs du projet (Pièce G1).
- Lors de l'évaluation des impacts du projet (pièce G.2), une analyse qualitative de risques de nuisances sonores a ensuite été menée par type d'ouvrage. Elle a permis d'identifier les sites de chantiers présentant a priori la plus grande sensibilité (§ 7.5.5.1 – Pièce G.2).

- Dans les mois à venir (courant 2015), des mesures de niveaux de bruit seront réalisées sur le terrain au niveau de tous les sites de futurs chantiers (gares, puits, ouvrages annexes). Ces mesures seront réalisées de jour et de nuit. Les points de mesures seront localisés au niveau des zones d'habitation et des bâtiments sensibles les plus proches des ouvrages ou des bases chantiers. Ces mesures permettront de définir les niveaux sonores existants et serviront de cadre pour définir les équipements à mettre en place en phase d'exploitation (filtres, ...) afin de limiter les nuisances.

Une attention particulière sera portée à la phase chantier pour laquelle la Société du Grand Paris élaborera un dossier dit "bruits de chantier", en application de l'article R571-50 du code de l'environnement. Il sera soumis à l'examen des maires et des préfets concernés. L'organisation des travaux fera l'objet de réunions de concertation avec la population et les élus afin de limiter au maximum les nuisances et de garantir des conditions de sécurité optimales.

Au cours des travaux, des mesures d'accompagnement seront mises en place et suivies. Les opérations les plus bruyantes seront regroupées hors des plages horaires les plus sensibles au regard du contexte local. De plus, chaque entreprise prestataire aura l'obligation de s'assurer de l'homologation de ses engins et véhicules de chantier au regard de la réglementation sur le bruit. Par ailleurs, au-delà de mesures systématiques, des dispositions particulières pourront être mises en place au niveau des sites de chantiers les plus sensibles (équipements réducteurs de bruit de type silencieux, grilles acoustiques, capotages, écrans anti-bruit, ...).

Ces obligations ainsi que l'organisation de réunions de concertation permettront le suivi de la mise en œuvre de ces mesures et de leur efficacité. Celles-ci pourront être ajustées afin de prendre en considération des situations de nuisances particulières.

Concernant les nuisances liées aux vibrations en phase chantier :

Les aspects concernant les vibrations sont traités au § 5.6.2 de la pièce G.1, au § 4.4 de la pièce G.2 ainsi qu'au § 10 de la pièce J.7 (compléments suite à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale).

Les principales sources de vibrations durant la phase de chantier sont potentiellement liées au creusement par les tunneliers, à la construction des ouvrages en surface et aux installations de chantiers. Ces vibrations ont une incidence potentielle sur les personnes (gêne, impact sur la santé) ainsi que sur les ouvrages et bâtiments (fissurations, dommages structurels).

Il n'existe pas aujourd'hui de réglementation ni de seuils réglementaires en la matière, mais plusieurs normes ainsi qu'une circulaire du 23/07/86 donnent un cadre d'évaluation et des seuils techniques.

Consciente des enjeux liés à cette problématique, la Société du Grand Paris a engagé dès le début du projet une démarche visant à anticiper et à maîtriser ces risques.

En premier lieu, un recensement des secteurs les plus sensibles aux risques de vibration a été réalisé sur la base d'une approche géologique et géotechnique. En effet, la nature du sous-sol a une influence significative sur les conditions de propagation des vibrations. Globalement, il apparaît que la géologie sur le tracé de la ligne est plutôt défavorable, en lien avec différents facteurs (gypse, anciennes carrières, terrains argileux, présence de nappes souterraines, ...). La partie sud du tracé est la moins sensible d'un point de vue géologique.

Une approche par modélisation a montré toutefois que le risque potentiel de gêne lié au creusement par les tunneliers était faible pour un mode de fonctionnement moyen (des dépassements du seuil de prévention des premiers effets sur le bâti ne sont identifiés que pour les hypothèses les plus maximalistes). Compte tenu de la profondeur de passage des tunneliers, entre 15 et 40 mètres (contre 10 en moyenne pour le métro parisien), les vibrations et nuisances sonores associées seront très faibles. En ce qui concerne les ouvrages et les bâtiments, plus le tunnel ou la zone de travaux est proche de la surface (en deçà d'une dizaine de mètres), plus le risque potentiel de dépassement des seuils est important, augmentant ainsi le risque d'atteinte aux structures si aucune mesure de prévention n'est prise.

Afin de préciser les risques au niveau local, des études complémentaires seront réalisées :

- recensement exhaustif des ouvrages et bâtiments (y compris fondations) et de leurs caractéristiques mécaniques ;
- études géotechniques complémentaires, destinées à préciser les effets potentiels des vibrations.

En outre, un inventaire de l'état initial sera mené dans le cadre de référés préventifs.

De manière préventive, lors de la phase de chantier, des capteurs seront installés tout au long du tracé dans le but de détecter les éventuels impacts des travaux sur les constructions, en cas de mouvement des sols. En cas de dépassements de seuils ou de gêne manifeste, des dispositifs spécifiques pourront être mis en place (adaptation des méthodes constructives, consolidation préventive ou curative de bâtiments ou d'ouvrages, adaptation des horaires de travail, ...).

Concernant les dommages apportés à la voirie par les camions :

En principe, l'itinéraire emprunté par les camions est étudié de sorte à ce que les voies empruntées soient adaptées au tonnage des camions (itinéraire adapté). Si les voies devaient tout de même être dégradées par les camions, ces dommages relèveraient du régime des dommages de travaux publics. Selon toute vraisemblance, il s'agirait d'un régime de responsabilité sans faute de l'auteur du dommage à la voie publique, la seule exigence étant que le dommage ait bien pour origine la circulation des camions sur cette voie. L'état de vétusté de la voie avant travaux serait, dans ce cadre, sans doute à prendre en compte. S'il était constaté que des voies étaient déjà dégradées avant travaux, il pourrait être envisagé d'effectuer des constats préalables.

Sur la désignation du responsable de ce dommage, il est sans doute prématuré de s'avancer aujourd'hui. La SGP pourrait l'être en premier lieu puisque les travaux seraient exécutés pour son compte. Néanmoins, si les dommages ont pour origine le non-respect de règles contractuelles d'usage des voies publiques (camions en surcharge, camions vétustes, rotations excessives, etc.) cette responsabilité pourrait incomber, au final, en partie, à l'entreprise de travaux publics.

Quoi qu'il en soit, ce sont les gestionnaires ou propriétaires des voies publiques qui pourraient avoir à se plaindre de telles dégradations (sous l'impulsion éventuelle d'utilisateurs de ces voies). Dans une telle hypothèse, il y aurait un rapprochement entre la SGP, l'entreprise de travaux publics et ces derniers (commune, département, préfecture) pour trouver une solution le cas échéant.

Concernant les recours et l'indemnisation de dégâts éventuels :

Préalablement au démarrage des travaux, la Société du Grand Paris procèdera, dans les zones sensibles identifiées par l'étude de vulnérabilité conduite pour le compte de la Société du Grand Paris, à des référés constats de façon à définir l'état initial des bâtiments avoisinants.

A cet effet, sur simple requête présentée par la Société du Grand Paris, le juge des référés du tribunal administratif compétent pourra charger un expert indépendant aux fins de constater contradictoirement l'état initial des bâtiments.

En cas de dommages causés pendant les travaux ou en cas de dommages sérieux constatés avant le début des travaux, la SGP sollicitera du juge la désignation d'un expert indépendant pour procéder notamment aux mesures utiles d'expertise suivantes :

- Visiter les lieux, les décrire, en précisant leur état (dommages, vétusté, défaut d'entretien),

- Décrire l'état des caves et sous-sols,
- Donner des éléments au tribunal pour pouvoir comparer l'état des constructions avant et après les travaux,

En cas de désordre lié aux travaux, cela permettra d'établir une constatation rapide et le versement, par la Société du Grand Paris, d'indemnités fondées sur les conclusions du rapport d'expertise.

La Société du Grand Paris demandera que les frais d'expertise soient entièrement mis à sa charge. Elle exécutera sans délai les décisions de justice.

M et Mme HAESLER (observation n° 3 – registre de Champs-sur-Marne) attirent l'attention de la SGP « *sur les nuisances sonores et du chantier sachant que notre pavillon ... est situé exactement sur le tracé. Que compte faire la SGP pour limiter ces nuisances. D'autre part, nous espérons que l'indemnisation des dégâts (fissures, éboulements, etc..) sera prévue et à la hauteur des désagréments et quel est l'indice qui permettra de les évaluer (intervention des assurances ?) »*

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

Groupe de travail de l'ancien conseil participatif de Marne et Chantierine – M. Pierre-Louis THILL (observation n° 4 – registre de Champs-sur-Marne).

Du dossier remis, ressortent les échanges du groupe de travail et les engagements de la SGP. Au-delà de ces échanges, des questionnements demeurent quant à la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises :

En ce qui concerne la prévention des vibrations et la prévention des bruits :

. Etablir un « point zéro » avant le début des travaux, et informer la population des points et méthodes de mesures effectivement mis en place ?

. Informer la population concernée de la cartographie réalisée avec le niveau de nuisance supplémentaire maximum que les études prévoient, dans chacune des zones ?

. Traiter les dépassements éventuels pendant les travaux (précisions sur les mesures correctives envisagées) »

. Rendre à la « zone calme » altérée du Montguichet son statut d'origine, ou minimiser l'altération ?

Quelle autorité indépendante sera chargée de l'arbitrage, en cas de différent et en cas de dépassements des normes ou des engagements, entre la SGP, la municipalité, les citoyens et les associations ? »

Avis et commentaires de la SGP:

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra ainsi qu'à ceux en réponse aux observations regroupées dans le thème 5 (Nuisances en phase exploitation).

M. G. ROSSAT (observation n° 4 – registre de Gournay-sur-Marne

« Réserves concernant les nuisances de vibration lors de la construction du tunnel par le tunnelier (fissures, bruit) ... »

Anonyme (observation n° 6 – registre de Gournay-sur-Marne) *« Quid des nuisances sonores + vibratoires lors de la construction + impact »*

Mme Ginette DEBOUT (observation n° 10 – registre de Gournay-sur-Marne) *« Quelles sont les nuisances pour les riverains jours et nuit pour la création ... de la ligne 16 ? »*

M. Francis MOYSAN (observation n° 11 – registre Gournay-sur-Marne) *« Bruit, vibrations, recours en cas de problèmes sur le pavillon (fissures, etc) ... »*

M. et Mme RIDOLLIER (observation n° 12 – registre de Gournay-sur-Marne) *« sommes soucieux des nuisances à venir et des impacts. »*

M. DERMANT (observation n° 13 – registre de Gournay-sur-Marne) *« sommes inquiets des nuisances, la gêne, le bruit surtout ..., en bref non ! »*

M. Michel LE BOURNOT (observation n° 16 – registre de Gournay-sur-Marne) rappelle les obligations légales relatives à la coordination des chantiers et également une protection des biens (mesures vibratoires à prévoir pendant le chantier, études sismiques et vibratoires, prévision de mesures conservatoires, état des lieux à prévoir, pose de repères test à prévoir sur les biens impactés par le chantier.

Anonyme (observation n° 4 – registre de Chelles) *« les nuisances sonores au niveau des puits ? »*

Avis et commentaires de la SGP:

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

M. Lucien FOLLET (observation n° 16 – registre de Chelles) « ... *Les nuisances occasionnées par le métro du Grand Paris Express, vibrations, odeurs, seront prises en considération par les aménageurs, avec une prévision de dédommagement ...* »

M. HABIB (observation n° 21 – registre de Chelles) s'inquiète des conséquences de l'implantation des puits (ou ouvrages techniques) quant aux nuisances induites : bruits, vibrations ? Quels sont les moyens de protection dont disposeront les riverains ?

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra ainsi qu'à ceux en réponse aux observations regroupées sous le thème 5 (Nuisances en phase exploitation).

Copropriété « Le Villandry », représentée par son président M. P. Mariette (observation n° 26 – registre de Chelles)

M. Mariette s'interroge sur les nuisances prévisibles pendant les travaux de réalisation de la ligne et demande auprès de quel organisme les recours ou procédures seront possibles. Il demande de prévoir un organisme « centralisateur » des réclamations potentielles.

M. Stanislas PIATEK, Mme Agnès FROMENT (observations n° 2 et 3 – registre de Sevan)

« *Le tunnel du GPE va passer sous mon pavillon. Quelles seront les conséquences en ce qui concerne le bruit, est-ce que le sol va s'effondrer (réf. Clichy, Sevan) ? Sur les fondations et les murs...* »

M. Bernard WENTZEL – président du Comité des Usagers de la ligne RER B – Sevan – (observation n° 10 – registre de Sevan)

« ... *Les vibrations qu'occasionnera le tunnelier ne sont pas sans risques, dans un sous-sol incertain. Des pavillons, voire des immeubles comme les résidences du Baliveau ne sont pas à l'abri de turbulences...* »

Mme FIGON (observation n° 21 – registre de Sevan) « ... *y a-t-il une assurance que les phénomènes vibratoires seront nuls pour les habitations lors des travaux ...* »

Anonyme (observation n° 1 – registre d'Aulnay-sous-Bois) « *Résidents dans la rue Vercingétorix, nous nous inquiétons de l'impact ... du Grand Paris Express sur les sols.* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

M. Pierre LE MEN (observation n° 1 – registre du Bourget) s'inquiète de l'impact des vibrations sur son activité d'enregistrement de musique classique.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. Il convient par ailleurs de préciser que l'étude de sensibilité des bâtiments ou des activités qui sont menées dans la zone d'influence du projet, va permettre de caractériser le degré et la nature de sensibilité particulière de cas qui peuvent être spécifiques et de définir la nature de la réponse technique ou opérationnelle à adopter.

M. J.J. ABECASSIS (observation n° 2 – registre du Bourget) aimerait connaître les nuisances sonores et autres qui pourraient être occasionnés par les travaux souterrains.

BLANC-MESNIL ECOLOGIE, représentée par sa vice-présidente Mme A.M. Delmas (observation n° 7 – registre du Bourget).

Dans un courrier, l'association interroge sur « ...*La totale garantie sur la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti...* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

Mme Nelly RAFFARA (observation n° 4 – registre de La Courneuve) se soucie de savoir de ce qui sera de la solidité des fondations d'une construction faite sur son terrain, postérieurement aux travaux de la ligne de métro.

Se soucie également du bruit supplémentaire et des vibrations.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra ainsi que ceux exprimés en réponse aux observations regroupées sous le thème 5 (Nuisances en phase exploitation).

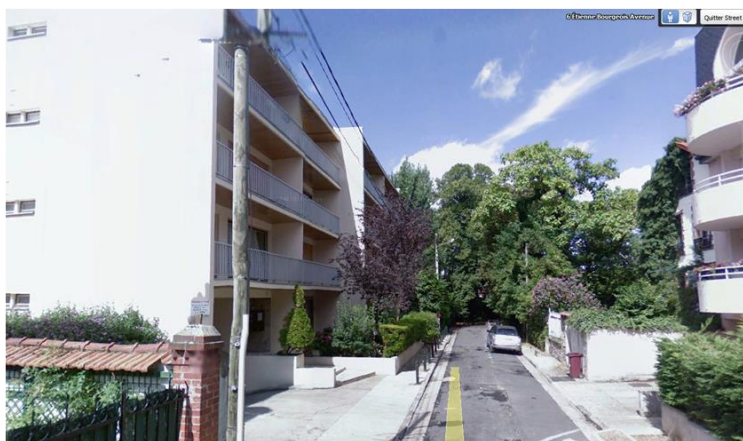
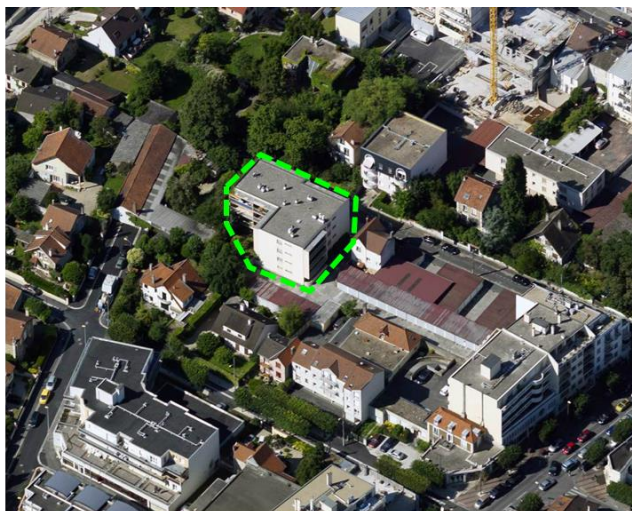
Copropriété LE RELAIS DU ROY, représentée par Mme DUPONT, présidente du conseil syndical (courrier n° 25 – registre de la préfecture de la région IDF)

Le métro passe sous l'immeuble du 7 av. Etienne Bourgeois à Chelles. Cet immeuble est construit sur semelles filantes. La copropriété s'inquiète des travaux qui font envisager des désordres à venir, eu égard au terrain peu stable.

« ... quelle garantie offre le Grand Paris, ou la société qui construira, pour remédier aux désordres à venir concernant la stabilité de l'immeuble cité ? Si garantie il y a, sera-t-elle décennale ou trentenaire ? Le Grand Paris prend-il une assurance « dommage ouvrage » facile à faire jouer sans se lancer dans de la procédure s'il y a des dommages constatés ? »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. Il convient également de préciser que la SGP et les autres parties prenantes du projet (maîtres d'œuvre et constructeurs) ainsi que le prévoient leurs contrats conclus avec la SGP, adoptent une couverture d'assurance liée à la nature des travaux et aux risques de dommages occasionnés.



2.4.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Comme tout chantier d'envergure, la réalisation de travaux produira des nuisances pour les riverains. Ces nuisances dépendront beaucoup du type, de la localisation et de la surface des emprises ainsi que de la méthode constructive choisie.

La durée des travaux de gros œuvre (travaux les plus bruyants) est de 15 à 22 mois pour la réalisation d'un puits de ventilation. Il faut compter de 2 à 3 ans pour les gares en moyenne sauf pour les gares servant aussi de puits d'attaque des tunneliers où la durée des travaux à prévoir sera plutôt de l'ordre de 4 ans, voire plus de 6 ans pour les travaux en gare d'Aulnay.

Les nuisances sonores

Les sources de bruits les plus gênantes sont constituées par les engins et les équipements de chantier. Ainsi, les travaux à ciel ouvert, en particulier au niveau des points d'attaques des tunneliers, constitueront les chantiers les plus sensibles. Les travaux effectués en souterrain par les tunneliers, ou sous dalle pour les gares, seront moins gênant car cette méthode de construction réduit fortement l'emprise et la durée du chantier et limite les nuisances sonores.

Les tunnels seront réalisés majoritairement au tunnelier afin de limiter les impacts sur la ville en termes de risques et de nuisances chantier. Plusieurs tunneliers peuvent creuser simultanément avec un rythme de progression de 10 à 12 m par jour et par tunnelier.

L'approvisionnement du tunnelier sera assuré par le train suiveur. Long d'environ 100 mètres, c'est une véritable usine, essentielle pour le bon fonctionnement de la machine (cabine de pilotage, chambre d'abattage, érecteur hydraulique de voussoirs, etc..)

Certains ouvrages, comme les puits de ventilation ou les gares devront être réalisés, totalement ou partiellement, à ciel ouvert. Cette technique induit plus de nuisances sonores mais elle est compensée par des surfaces et durées de chantier réduites, ainsi que par la mise en place d'un management spécifique des chantiers.

Toutefois, le tronçon s'inscrit dans une infrastructure souterraine située à, en moyenne, 20 mètres en dessous du sol (soit un immeuble de 6 étages) et non juste sous la surface du sol comme dans la majeure partie du métro parisien, voire du RER.

Dans chaque étape du projet, les démarches visant à mettre en œuvre des mesures adaptées et suffisantes pour assurer le confort de vie aux riverains sont étudiées, les mesures de réduction du bruit à la source sont les plus efficaces. Des mesures préventives pourront être, le cas échéant, également mises en œuvre.

Les enjeux du projet dans le domaine du bruit, seront de réduire les impacts de manière à limiter les nuisances sonores pour les riverains en phase chantier.

Les nuisances vibratoires

La Société du Grand Paris a prévu la démarche suivante pour la prise en compte des effets vibratoires liés à la phase de travaux :

- à partir du tracé, établissement d'une cartographie des zones susceptibles de générer des nuisances vibratoires supplémentaires (par exemple, une zone d'appareil de voie),
- pour chaque zone sensible, identification du type de bâti existant et de la présence d'installations sensibles aux nuisances vibratoires,
- pour les points sensibles identifiés, évaluer par simulations les nuisances qui pourraient être transmises par le sol,
- au moment des reconnaissances complémentaires précédant la construction du tunnel, réalisation de mesures sur le terrain pour vérifier la pertinence des simulations,
- enfin, suivant les résultats obtenus, décider des mesures complémentaires à adopter au niveau de l'assise de la voie.

En ce qui concerne les tunneliers, la gestion des pressions et de la vitesse de rotation au droit de la tête de la machine permet de limiter significativement la propagation des vibrations.

La vulnérabilité du bâti

Les incidences du chantier sur les ouvrages et fondations pourraient être conséquentes si celles-ci étaient mal maîtrisées. Ils consistent en la déstabilisation résultant du creusement de cavité pour implanter les ouvrages. Pour limiter ces effets, la Société du Grand Paris réalise des diagnostics de vulnérabilité du bâti.

Le projet de métro du Grand Paris étant implanté dans le milieu souterrain, il est soumis à des contraintes spécifiques, principalement liées à la nature des formations géologiques traversées.

En ce qui concerne l'état des lieux de référence, il s'agit essentiellement de faire le constat de l'état du bâti avant les travaux et d'implanter un certain nombre de repères topographiques ou de jauges.

Ce dispositif doit être installé suffisamment en amont pour recueillir l'état initial des points qui seront surveillés pendant toute la durée des travaux.

La Société du Grand Paris a mis en place un marché d'étude de vulnérabilité du bâti pour chacun des tronçons du réseau. Ces prestations permettront d'établir un diagnostic du bâti dans la zone d'influence des travaux du tunnel et dans l'environnement du chantier des gares, afin de déterminer les opérations de surveillance et de sécurisation éventuellement nécessaires lors de la phase de réalisation du projet sur des bâtiments et ouvrages sensibles.

Un marché d'investigation structurelle viendra compléter l'étude de vulnérabilité du bâti. Il s'agira principalement d'effectuer in situ des diagnostics par sondages, des fondations et/ou structures porteuses des bâtis situés dans la zone d'influence des travaux du tunnel et dans l'environnement du chantier des gares. Un inventaire exhaustif des ouvrages sera réalisé, à l'aide d'une cartographie précise de la nature, des caractéristiques, du nombre et de la localisation des bâtiments de surface.

Parmi ces études, la méthode d'interférométrie satellitaire permettra de dresser un état des lieux de l'historique des mouvements jusqu'à ce jour et de les suivre jusqu'au commencement des travaux du tronçon considéré. Ainsi, sera apprécié le niveau de tassement dans la zone d'influence des travaux et d'identifier les constructions susceptibles d'être affectées par la décompression des sols et/ou le rabattement provisoire des nappes phréatiques dus au passage du tunnelier et aux grandes excavations à réaliser.

Les résultats seront pris en compte dans les études de conception des ouvrages réalisées par les maîtres d'ouvrage et, en fonction de la sensibilité des zones traversées par le futur tunnel, les mesures qui visent aussi bien à assurer la sécurité du chantier de tunnel que l'intégrité du bâti seront adaptées.

Ces différentes études permettront d'identifier les zones ayant subi des mouvements afin d'établir un état zéro avant les travaux pour suivre les éventuelles déformations dans les sols et le bâti.

Les recours et indemnisations éventuels

Les titulaires des marchés de travaux auront à établir, pendant la phase de préparation des chantiers, un Plan d'Assurance Environnement (PAE). Ce document précisera les dispositions que le titulaire met en place pour intervenir en cas d'incident ou d'accident.

2.4.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La SGP a apporté des éléments de réponse aux observations du public venant rappeler ou préciser la documentation du dossier soumis à enquête concernant la maîtrise des nuisances sonores et vibratoires en phase travaux

Les nuisances sonores

La commission souligne l'intérêt du projet d'élaboration d'un dossier dit « bruits de chantier », en application de l'article R571-50 du code de l'environnement qui sera soumis à l'examen des maires et des préfets concernés.

La commission prend acte que la SGP prévoit, pour les entreprises prestataires, l'obligation d'une homologation des engins et véhicules au regard de la réglementation sur le bruit.

Les impacts vibratoires

Les principales sources de vibrations sont liées au creusement par les tunneliers, à la construction des ouvrages en surface et aux installations de chantiers.

Différents diagnostics ont déjà été établis et des mesures seront réalisées au niveau des sites des futurs chantiers, de jour comme de nuit et serviront et permettront de définir les équipements à mettre en place afin de limiter les nuisances.

La commission retient l'intérêt des études complémentaires qui seront réalisées et des capteurs installés aux endroits répertoriés comme devant faire l'objet d'une surveillance renforcée, afin de détecter les éventuels impacts des travaux sur les constructions et des dispositifs spécifiques qui pourront être mis en place en cas de dépassement des seuils ou de gêne manifeste.

Les recours et l'indemnisation de dégâts éventuels

Préalablement au démarrage des travaux, la SGP procédera, dans les zones sensibles identifiées, à des référés constats afin de définir l'état initial des bâtiments avoisinants.

La commission prend acte que la SGP traitera les réclamations relatives aux dommages causés pendant les travaux dans les meilleurs délais et :

- *Prendra en charge les travaux d'expertise si sa responsabilité est engagée*
- *Proposera, le cas échéant, une indemnisation en fonction de la jurisprudence applicable en matière de dommages dits « de travaux publics »,*

. Sollicitera du juge la désignation d'un expert, ce qui permettra d'établir une constatation rapide et le versement par la SGP d'indemnités,

La commission invite la SGP, dès que le tracé du tunnel sera précisé, à engager des référés préventifs sur les points sensibles, identifiés comme tels par des études menées dans la zone d'influence géotechnique de l'ensemble du tronçon.

En cas d'échec de la discussion amiable, toute personne s'estimant lésée pourra saisir le tribunal compétent d'une demande d'indemnisation.

La commission prend acte également que la SGP ainsi que les maîtres d'œuvre et constructeurs adopteront une couverture d'assurance liée à la nature des travaux et aux risques de dommages occasionnés.

La commission estime que les engagements ci-dessus permettent aux habitants d'avoir une réponse claire sur les recours éventuels.

2.5. – THEME N° 5 – LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE D'EXPLOITATION

Ce thème rassemble les observations concernant les nuisances qui pourraient survenir du fait de la présence de la ligne notamment :

- Le bruit, les vibrations dues à la circulation des trains,
- Le bruit et les odeurs qui pourraient survenir au droit des puits de ventilation
- Les éventuelles indemnisations qui pourraient être obtenues en dédommagement

Nombre de ces remarques identiques qui soucient à juste titre les riverains de l'ouvrage pourraient faire l'objet d'une réponse globale mais circonstanciée de la part du maître d'ouvrage.

2.5.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Avis et commentaires généraux de la SGP :

Calage du profil en long du projet

Le tracé en profil d'un tunnel entre deux gares dépend d'un certain nombre de contraintes ou d'exigences, notamment :

- en premier lieu prévoir une profondeur suffisante pour ne pas impacter la surface tout en recherchant à remonter le niveau des quais pour faciliter leur accessibilité par les usagers
- inscrire le tracé dans des horizons géologiques présentant préférentiellement moins d'aléas.

Il n'est donc pas opportun d'insérer le tunnel à grande profondeur pour diminuer le cas échéant l'incidence des vibrations en surface, car les couches géologiques plus profondes ne sont pas forcément plus favorables, la charge de la nappe phréatique devient trop importante (ce qui pose des problèmes tant pour la réalisation du tunnel que pour sa maintenance ultérieure), enfin l'approfondissement du niveau des quais des gares dégraderait leur accessibilité et réduirait d'autant leur attractivité.

Démarche de maîtrise des vibrations et bruits solidiens

Les vibrations et les bruits solidiens peuvent avoir différents effets :

- gêne potentielle des occupants en raison de la perception tactile des vibrations ;

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

- gêne potentielle des occupants en raison du bruit solidien ré-émis à l'intérieur des bâtiments, qui distinguera les périodes nocturnes et diurnes et la destination du bâtiment ;
- perturbation potentielle des activités et/ou équipements particulièrement sensibles aux vibrations ;
- le cas échéant, risque d'apparition de désordres structurels sur les constructions.

Pour évaluer la gêne des occupants par perception tactile des vibrations, il sera fait référence aux valeurs issues de la norme ISO2631-2 relative à « l'évaluation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps » dans les bâtiments, dans sa version de 1989 (en l'absence de norme nationale ou de texte réglementaire applicable), qui sont couramment utilisées en France, mais également en Suède et aux Etats-Unis comme mentionné dans le rapport issu du projet de recherche européen RIVAS3.

Dans la version de 1989 de la norme ISO2631-2, les valeurs sont exprimées en termes de facteur multiplicateur de la « courbe de base » en-dessous de laquelle le risque de gêne est considéré comme négligeable. La courbe de base (seuil de perception) exprimée en vitesse étant constante et égale à 0,1 mm/s entre 8 et 80 Hz, les limites retenues sont exprimées en valeurs r.m.s. (moyenne quadratique) de vitesse particulière sur la bande de 8 à 80 Hz (voir tableau ci-après). Elles s'appliquent aux vitesses particulières sur le plancher, près du centre, dans la direction verticale.

Type de bâtiment	Période d'exposition	Valeur r.m.s. de vitesse particulière en mm/s	Niveau de vitesse particulière en dBv réf. 5x10-8 m/s
Zones de travail sensibles (hôpitaux, laboratoires, etc...)	Jour et nuit	0.1	66
Zones résidentielles	Jour	0.2	72
	Nuit	0.14	69
Bureaux	Jour et nuit	0.4	78
Ateliers	Jour et nuit	0.8	84

Les valeurs cibles pour déterminer la gêne des occupants d'un bâtiment liée au bruit solidien produit par le passage en tunnel d'une rame de métro sont issues de recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé que l'on retrouve sur la plateforme de Bruitparif et intègrent également certaines valeurs seuil proposées par le guide « Transit Noise and Vibration Impact Assessment » de la Federal Transit Administration des Etats-Unis, pour ce qui concerne les bâtiments avec activités spécifiques. Ces objectifs figurent dans le tableau ci-dessous. Ils peuvent concerner :

- le niveau de bruit moyen pondéré (indice L_{pAeq}), mesuré sur les périodes jour (de 7h à 22h) et nuit (22h-7h) ;
et/ou
- le niveau de pression acoustique maximal (L_{pASmax}) tel qu'il serait mesuré au passage d'un métro à proximité, en considérant une constante de temps correspondant à une période d'une seconde.

Concernant les bruits solidiens dans le bâti générés par les circulations des trains, le cadre référentiel proposé est le suivant :

Type de lieu	Période d'observation	Valeur cible
Résidences, hôpitaux, maisons de retraite, écoles maternelles, crèches	Jour Nuit	L_{pASmax} = 40dBA L_{pASmax} = 35dBA
Salles de classe, tribunaux, salles de conférences	Jour	L_{pAeq} = 35dBA L_{pASmax} = 40dBA
Studios d'enregistrement, studios TV, auditoriums, salles de concert	Jour et nuit	L_{pASmax} = 25dBA
Théâtres, cinémas	Jour et nuit	L_{pASmax} = 30dBA
Bureaux	Jour et nuit	L_{pAeq} = 40dBA
Centres commerciaux, ateliers	Jour et nuit	L_{pAeq} = 50dBA

La Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche de maîtrise des vibrations et des bruits solidiens (générés par les vibrations) en phase exploitation, afin de rester en dessous de valeurs cibles d'acceptabilité de nuisances vibratoires.

Cette démarche s'appuie sur des études complexes en cours ou à venir :

- Sondages géotechniques,
- Identification de la sensibilité du bâti,
- Simulations numériques de niveau vibratoire,
- Mesures de contrôles à différentes phases de la construction,
- Définition de règles de maintenance strictes (voie ferrée, matériel roulant).

Les études sont menées par des entreprises spécialisées dans ces différents domaines. Elles permettront de définir le niveau d'amortissement requis selon les secteurs, et le type de voie adapté.

La Société du Grand Paris appliquera pour les études de conception du projet, un cadre référentiel de valeurs cibles de grandeurs physiques (vitesse vibratoire, bruit solidien) visant à garantir la minimisation des risques d'impact liés aux vibrations générées lors de l'exploitation du Grand Paris Express.

La Société du Grand Paris a également pris l'engagement de s'adjoindre l'expertise d'un organisme indépendant et qualifié, qui aura notamment un rôle de deuxième regard sur le référentiel ainsi établi. Cet organisme interviendra tout au long du processus d'études et de construction du projet.

Les solutions techniques envisagées afin de respecter les valeurs cibles du référentiel sont les suivantes :

- une pose de voie anti-vibratile systématique sur l'ensemble du tracé, avec des niveaux de performance renforcés lorsque nécessaire, afin de respecter les valeurs cibles. A ce stade, trois niveaux de performance sont envisagés.
- une pose de voie sur dalle béton, ce qui permet d'élargir les possibilités de traitement contre les vibrations.

La ligne 14 sera quant à elle exploitée avec un matériel roulant à pneumatiques. Les niveaux vibratoires engendrés par les circulations sont moindres que pour un matériel roulant à roulement fer, de l'ordre de - 20dBv en dessous. En outre, la vitesse d'exploitation sera limitée à 80 km/h, ce qui réduit le niveau d'énergie transmis au niveau du roulement par

rapport aux lignes 16 et 17. Les études détaillées porteront donc tout particulièrement sur ces 2 lignes.

Les nombreux retours d'expérience sur les réalisations similaires récentes ou plus anciennes permettront de mieux orienter les choix technologiques.

Démarche de maîtrise des bruits aériens

Les aspects concernant les nuisances sonores sont traités au § 5.6 de la pièce G.1, au § 7.5 de la pièce G.2 ainsi qu'au § 9 de la pièce J.7 (compléments suite à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale).

Concernant la problématique du bruit, la Société du Grand Paris procède selon une démarche de diagnostic progressive et hiérarchisée :

- Dans le cadre de la caractérisation de l'état initial, une étude de la bibliographie et des cartes de bruit, liée au trafic routier et ferroviaire, existantes sur les 20 communes interceptées par le fuseau de la ligne a été effectuée. Celle-ci a permis d'appréhender les niveaux de bruit préexistants actuellement sur les différents secteurs du projet (Pièce G1).
- Lors de l'évaluation des impacts du projet (pièce G.2), une analyse qualitative de risques de nuisances sonores a ensuite été menée par type d'ouvrage. Elle a permis d'identifier les sites présentant a priori la plus grande sensibilité (§ 7.5.5.1 – Pièce G.2).
- Dans les mois à venir (courant 2015), des mesures de niveaux de bruit seront réalisées sur le terrain au niveau de tous les sites de futurs chantiers (gares, puits, ouvrages annexes). Ces mesures seront réalisées de jour et de nuit. Les points de mesures seront localisés au niveau des zones d'habitation et des bâtiments sensibles les plus proches des ouvrages ou des bases chantiers. Elles permettront de définir les niveaux sonores existants et serviront de cadre pour définir les équipements à mettre en place en phase d'exploitation (filtres, ...) afin de limiter les nuisances.

Du fait de son tracé en souterrain, les impacts sonores directs en phase exploitation du projet se limiteront aux bruits générés par les puits de ventilation et les équipements nécessaires au bon fonctionnement des gares.

Pour ce qui concerne les bruits émis au droit des puits de ventilation, il convient de se référer à la réponse apportée à la question complémentaire de la commission d'enquête ci-après.

Les simulations acoustiques réalisées (Pièce G.2 - § 7.5.3.1) montrent que le risque d'impact en phase d'exploitation pour ce type d'équipement est faible car les sources sonores sont facilement maîtrisables (mise en place de pièges à sons, ...).

Démarche de maîtrise de la qualité des rejets d'air au niveau des ouvrages en ligne :

Cette maîtrise passe par la limitation des sources de nuisances olfactives en souterrain, au stade de la conception d'abord, puis de l'exploitation.

Le tunnel et ses ouvrages annexes ne comporteront pas de matériaux putrescibles. Les dispositifs de drainage des eaux (eaux d'infiltration, eaux pluviales, essais incendie, eaux usées en gares...) assureront un rejet efficace et l'absence de rétentions.

Le choix d'une voie en dalle béton (sans ballast) limite fortement la possibilité d'abriter des rongeurs et insectes, qui sont des sources potentielles de nuisances hygiéniques.

Par ailleurs, le choix de quais avec des façades pleine hauteur empêchent le rejet sur la dalle de voie de déchets divers en provenance des usagers.

Les ouvrages seront nettoyés régulièrement au titre de la maintenance, permettant d'assurer un bon état de propreté permanent.

D'autre part, l'utilisation de matériels roulants récents et la mise en œuvre privilégiée de systèmes de freinage électriques permettront de réduire à la source les émissions de polluants, notamment de particules fines.

Les trains et outillages employés pour la maintenance utiliseront l'énergie électrique, sans rejet de gaz et fumées.

Les puits et systèmes de ventilation en ligne et en gares assurent plusieurs fonctions :

- Décompression pour limiter les effets de pression lors de la circulation des trains
- Régulation thermique
- Renouvellement de l'air respirable
- Désenfumage (en cas d'incendie)

Ces mouvements et brassage sont donc permanents et évitent la stagnation de l'air et l'apparition d'odeurs en souterrain.

L'ensemble de ces dispositions permet de garantir une bonne qualité de l'air évacué au droit des ouvrages.

M. Pierre-Louis THILL (animateur du GT ACP de Marne Chantier) (Courrier n°1 – Registre de Champs sur Marne) évoque 3 thèmes :

1- La prévention des vibrations objet de sa question n°9 :

« La Société du Grand Paris s'est engagée à réduire autant que possible ces nuisances potentielles consécutives aux vibrations dans la conception et la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express.

La S.G.P. a retenu une méthodologie pour évaluer ces nuisances et vérifier la pertinence des simulations, et précise les solutions qu'elle mettra en œuvre pour ce projet.

La S.G.P. s'est également engagée, dans la perspective de l'enquête publique, à renforcer les informations et engagements relatifs à (entre autres), la prévention des vibrations en phase travaux et lors de l'exploitation.

La S.G.P. doit faire réaliser des études de propagation dans toutes les zones sensibles et à revenir vers les habitants avec les résultats.

La S.G.P. a enfin prévu, avant le creusement du tunnel, d'installer des capteurs le long du tracé, qui serviront à détecter les éventuels impacts des travaux sur les constructions, en cas de mouvements de sols.

Quelle organisation sera concrètement mise en place sur le tracé chellois, au-delà des déclarations d'intention exposées dans le Dossier d'enquête Publique, pour :

Etablir un « point zéro » avant le début des travaux, et informer la population des points et méthodes de mesures effectivement mis en place ?

Informar la population concernée de la cartographie réalisée avec le niveau de nuisance supplémentaire maximum que les études prévoient, dans chacune des zones ?

Traiter les dépassements éventuels pendant les travaux (précisions sur les mesures correctives envisagées), puis en exploitation (précisions sur les mesures correctives envisagées, possibilités d'indemnisations ou d'aide aux travaux...) ? »

2- La prévention des bruits, objet de sa question n°10 :

« La Société du Grand Paris fait état des importantes nuisances potentielles en terme de bruit générées par le chantier, dresse un panorama détaillé des mesures de réduction de bruit possibles, mais se retranche derrière la nécessité d'études à venir pour mieux connaître le « niveau de bruit ambiant avant-projet » pour proposer des mesures plus détaillées.

Quelle organisation sera concrètement mise en place sur le tracé chellois, au-delà des déclarations d'intention exposées dans le Dossier d'enquête Publique, pour :

Etablir un « point zéro » avant le début des travaux, et informer la population des points et méthodes de mesures effectivement mis en place ?

Informez la population concernée de la cartographie réalisée avec le niveau de nuisance supplémentaire maximum que les études prévoient, dans chacune des zones ?

Traiter les dépassements éventuels pendant les travaux (précisions sur les mesures correctives envisagées), puis en exploitation (précisions sur les mesures correctives envisagées, possibilités d'indemnisations ou d'aide aux travaux...) ?

Rendre à la « zone calme » altérée du Montguichet son statut d'origine, ou minimiser l'altération ?

Quelle autorité indépendante sera chargée de l'arbitrage, en cas de différent et en cas de dépassements des normes ou des engagements, entre la S.G.P, la municipalité, les citoyens et les associations ?

3- La prévention des risques géologiques ou anciennes carrières, objet de sa question n°12

« D'après la S.G.P., sur la commune de Chelles, seul le puits de ventilation P63 et sa base chantier sont soumis à des aléas modérés liés à divers risques géologiques. Des prescriptions réglementaires relatives au futur PPRN seront à respecter, qui seront « imposées aux tiers ».

Quelle organisation concrète sera mise en place pour informer et contacter la population en droit de réclamer un référé préventif, qui pourrait être lésée ou dont les biens pourraient être endommagés pendant la réalisation des travaux, ou après la mise en service (vibrations et dommages conséquences de l'exploitation par exemple), pour constater le dommage, proposer des mesures correctives ou des indemnisations, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ? »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

La Société du Grand Paris s'engage à saisir les tribunaux compétents en vue de faire désigner, par voie de référé, un expert chargé soit de constater contradictoirement l'état des bâtiments avant la réalisation des travaux, soit, si un dommage survient ou si une construction est déjà endommagée, de constater le dommage et d'en rechercher les origines et les causes. Elle prendra les mesures d'information préalable des propriétaires et ayant droits concernés par ces demandes. Elle demandera que les frais d'expertise soient mis à sa charge.

En cas de préjudices causés durant les travaux ou par l'exploitation du métro, la Société du Grand Paris traitera les réclamations dans les meilleurs délais et proposera le cas échéant une indemnisation en fonction de la jurisprudence applicable en matière de dommages dits

« de travaux publics ». En cas d'échec de la discussion amiable, toute personne s'estimant lésée pourra saisir le tribunal administratif compétent d'une demande d'indemnisation. La SGP exécutera sans délai les décisions de justice.

M et Mme PROVOST (observation n°1 – registre de Gournay) estime que *« pour éviter tout risque de détérioration et de nuisance pendant les travaux et ensuite pendant l'exploitation de la ligne de métro, augmenter la profondeur du tunnel limiterait/supprimerait les risques de vibration et de nuisances sonores pendant l'exploitation, de même qu'il convient de mettre en place un système de roulement des wagons performant »*

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. Il convient de préciser par ailleurs que les caractéristiques du matériel roulant ayant un impact sur les transmissions vibratoires (suspensions, tonnage à l'essieu, masses non suspendues...) feront l'objet de spécifications détaillées vis-à-vis de l'industriel en charge de sa fabrication.

Par ailleurs, des règles de maintenance strictes seront définies, afin de maintenir dans le temps la bonne qualité du contact rail/roue.

Ces règles s'appliqueront aussi bien au matériel roulant (usinage régulier des roues) qu'à la voie ferrée (meulage de surface du rail).

M. PAGIS (observation n°2 – registre de Gournay) est d'accord *« sous réserve des nuisances sonores et vibrations au passage des trains et à l'évacuation de l'air par les bouches d'aération (tunnel +++ profond) »*

G ROSSAT (observation n°4 – registre de Gournay) émet des *« réserves concernant les nuisances lors de l'utilisation de la ligne et demande s'il est possible de faire passer la ligne plus profond »*

M et Mme FRIQUET-ROUX (observation n° 9 – Registre de Gournay) demandent *« quelles seront les gênes suite à l'exploitation pour les riverains de nuit comme de jour »*

Mme DEBOUT (observation n° 10 – registre de Gournay) demande *« quelle seront les nuisances pour les riverains jour et nuit pour la création et l'exploitation de la ligne 16 »*

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

M. MOYSAN (observation n° 11 – registre de Gournay) « *Bruit, vibrations, recours en cas de problème sur le pavillon* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. Voir également la réponse ci-dessus, apportée au courrier de M. Pierre-Louis THILL (courrier n°1).

M et Mme RIDOLLIER (observation n° 12 – registre de Gournay) « *sont soucieux des nuisances à venir et des impacts* »

M et Mme DESERMANT (observations n° 13 – registre de GOURNAY) « *sont inquiets des nuisances, de la gêne du bruit surtout et après avec le bruit du métro, en bref NON* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

M. LEBOURNOT (observation n° 16 – registre de Gournay) dans le cadre de la protection des biens « *demande si des études sismiques et vibratoires ont été réalisées pendant la phase étude –le Coordonnateur d'étude doit s'assurer de la non transmission de risques liés à l'exploitation de l'ouvrage- Est-il prévu à la mise en service et en exploitation de l'ouvrage une étude d'impact sur les biens situés dans la zone impactée ? demande si un état des lieux avec les propriétaires des biens situés au-dessus de l'ouvrage a été programmé ?* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. En ce qui concerne le sujet de l'état des lieux, se référer aux avis et commentaires apportés par le SGP aux observations formulées dans le thème 4 (nuisances en phase travaux).

M. SCHLEGEL (observation n°20 – registre de Gournay) M. le maire de cette ville indique dans son courrier que « *si aucune gare ne verra le jour sur la commune de Gournay sur Marne, le passage de la ligne 16 sous son territoire implique la création de deux puits d'aération, qui pourraient défigurer durablement le paysage gournaysien. Aussi, sera-t-il particulièrement attentif à ces engagements, afin que leurs nuisances soient réduites au minimum, tant au niveau de leur impact au sol, que par leur apparence ou au niveau sonore* »

Anonyme (observation n° 4 – registre de Chelles) « *les nuisances sonores au niveau des puits* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

M. DESTHULLIERS (observations n° 7 et 9 et 27 – registre de Chelles) souhaite « *connaître la profondeur du tunnel en cote NG7, une étude sur le bruit dans son appartement situé au 7 rue E. Bourgeois, une étude des vibrations et bruits au passage des trains, et désire savoir s'il pourra construire un immeuble sur le terrain et donc forer des pieux pour les fondations, et s'il ne peut pas mettre de fondations profondes, calcul du dédommagement* »

« *Sur le bruit et autres nuisances, souhaite rencontrer un ingénieur acousticien pour avoir toutes les explications aux questions qu'il est en droit de se poser et avoir toutes les garanties qu'il n'y aura pas de bruit dans l'immeuble du au passage des trains* ».

« *Possède en sous-sol une cave contenant des grands vins qui ne supporteraient pas les vibrations, il demande quelles sont les mesures prises par le Grand Paris pour éviter toutes vibrations* ».

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

En ce qui concerne le stockage du vin, il n'existe pas dans la littérature de valeur seuil à respecter vis-à-vis des vibrations pour assurer le bon vieillissement du vin. Il est juste mentionné d'éviter les vibrations, sans toutefois préciser davantage ni quantifier ce critère. Il semble donc qu'aucune étude poussée n'ait été menée sur ce sujet, qui permettrait de mieux l'objectiver. Par ailleurs, les caves à vin vendues dans le commerce intègrent des dispositifs permettant de filtrer les vibrations (silent block), qui sont apparemment efficaces dans un environnement urbain. Il semble donc que des solutions simples permettent d'assurer la bonne conservation des bouteilles.

Mme DUPONT (observation n°28 – registre de Chelles) se pose la question « *à propos du bruit et des nuisances serait-t-il possible rencontrer un ingénieur acousticien pour avoir*

toutes les explications aux questions que l'on est en droit de se poser et avoir toutes les garanties que nous n'aurons pas de bruit dans l'immeuble du au passage des trains ? »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

D. EVEN (observation n°10 – registre de Chelles) questionne : *« Etant directement concernée par le tracé gare de Chelles vers gare de Champs à l'étude, je désire être informée des nuisances à craindre autant bruit que vibrations, les constats à faire en amont, les dédommagements prévus ? »*

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. Se reporter également la réponse ci-dessus, apportée au courrier de M. Pierre-Louis THILL (courrier n°1).

Y. BOSC (observation n°25 – registre de Chelles) demande : *« quelle est la nature des nuisances pendant les travaux et une fois les travaux achevés ? Plus généralement quels sont les impacts sur l'environnement, la nature des sols sera-t-elle modifiée ?*

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. En ce qui concerne les impacts sur l'environnement, il convient de se reporter aux documents décrivant l'analyse des incidences sur le projet ainsi qu'aux réponses apportées par la SGP aux observations formulées dans le thème 7 (impacts paysagers et environnementaux). En ce qui concerne le sujet des nuisances en phase travaux, se référer aux avis et commentaires apportés par la SGP aux observations formulées dans les thèmes 4 (nuisances sonores et vibratoires en phase travaux), 6 (nuisances dues aux chantiers) et 7 (impacts paysagers et environnementaux).

Mme HABIB (observation n°21 – registre de Chelles) demande *« quelles seront les nuisances entraînés par ces ouvrages pendant la construction et pendant l'exploitation, bruits, vibrations et de quels moyens de protection disposeront les riverains ? »*

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. En ce qui concerne le sujet des nuisances en phase travaux, se référer aux avis et commentaires apportés par le SGP aux observations formulées dans les thèmes 4 (nuisances sonores et vibratoires en phase travaux), 6 (nuisances dues aux chantiers) et 7 (impacts paysagers et environnementaux).

IDFE – environnement – (observation n°3 – registre de Montfermeil) – cette association indique : « *Concernant les nuisances sonores liées aux puits de ventilation comportant des appareils électromécaniques de ventilation forcée, des aménagements devront être faits pour atténuer le bruit de ces dispositifs.*

Concernant les vibrations et bruits solidien, il est écrit qu'une semelle anti-vibratile sera dans la voie entre le rail et la plateforme ; IDFE comprend que la voie sera posée sur radier béton sans ballast, d'où une quantité de béton nécessaire importante pour la réalisation des 205 km de tunnel équipés. Le choix des composants de ce béton n'est pas neutre: la voie sur radier béton peut être très bruyante (réalisations anciennes comme le tunnel entre Aulnay et Villepinte ligne RER B ou entre Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen ligne RER C) ou relativement silencieuse (tunnel sous la Manche); ce point est repris page 73 « engagements du maître d'ouvrage ».

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. En ce qui concerne les nuisances sonores liées aux puits de ventilation, voir la réponse ci-dessous apportée à la question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce sujet.

Anonyme (observations n° 3 et 4 – registre de Livry-Gargan) s'interroge « *sur les vibrations occasionnées par le passage des trains, plus particulièrement sur les conséquences qu'elles pourraient avoir sur les études et l'avenir des enfants car le tunnel passe sous l'école primaire Jacob* »

M. PIATEK et Mme FROMENT (observations n°2 et 3 - registre de Sevrans) signalent « *le tunnel du grand Paris va passer sous mon pavillon, quelles seront les conséquences en ce qui concerne le bruit ?* ».

Mme FIGON (observation n°21 – registre de Sevan) – demande « *y a-t-il une assurance que les phénomènes vibratoires seront nuls pour les habitations lors des travaux et lors de la mise en service de la ligne ?* ».

G. GRATACAP (observation n°25 – registre de Sevan) s'interroge « *sur le niveau sonore attendu pour les riverains et en particulier ceux qui sont proches des gares, une étude a-t-elle été réalisée ?* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

C. LEFEVRE (observation n°2 – registre d'Aulnay sous-bois) – pose la question « *quelles indemnisations en cas de nuisances phoniques ?* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP supra, relatifs au courrier de M. Pierre-Louis THILL (courrier n°1).

P. LE MEN (observation n° 1 – registre du Bourget) – se pose la question de savoir « *si la ligne peut avoir une incidence au niveau sonore et vibratoire sur l'ensemble de la zone..... Et même de manières ponctuelles, En effet, l'enregistrement de musique classique – notamment- nécessite des conditions optimales de silence en enregistrement, toute vibration même ponctuelle serait de nature à réduire cette activité à néant et par la même l'investissement colossal réalisé dans l'acquisition du bâti et de ses travaux* ».

M. ABESCASSIS (observation n°2 – registre du Bourget) habitant au 54 avenue Jean Jaurès, souhaite connaître les nuisances sonores et autres qui pourraient concerner son habitation.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

Blanc Mesnil écologie (observation n°7 – registre du Bourget) souhaite « *connaître l'impact sur le réchauffement climatique pendant la construction et pendant l'utilisation*. Ainsi que la totale garantie sur la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra. Bien que ne pouvant répondre directement sur les conséquences du projet sur le réchauffement climatique pendant la construction et pendant l'utilisation, la SGP renvoie à l'analyse qualitative et quantitative qui a été faite dans l'étude d'impact ainsi qu'avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux questions similaires regroupées sous le thème 7 (Impact paysage et environnement).

Concernant la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti, voir la réponse ci-dessus au courrier de M. Pierre-Louis THILL (courrier n°1).

M. RAFFARA (observation n° 1 – registre de La Courneuve) demande « *si le métro passe sous ma maison, y aura-t-il des précautions supplémentaires pour éviter les nuisances (tremblements, bruits...* ».

M. MASSON (observation n° 1 – registre de Saint-Denis) évoque « *les nuisances sonores et vibration actuelles de la ligne de métro n°13 il demande s'il y aura également des vibrations sur la ligne 14 au niveau du Boulevard Anatole France* »

Mme AMESTOY (observation n°2 – registre de Saint-Denis) « *appréhende le passage des métros sous sa maison et les vibrations induites* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires généraux de la SGP exprimés supra.

Question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce thème

Les bruits induits par le passage des métros en période d'exploitation inquiètent les riverains des puits de ventilation. Est-il envisageable de doter ces puits de pièges à sons de façon systématique ?

Avis et commentaires de la SGP :

Les articles R. 1334-30 et suivants du code de la santé publique disposent que les valeurs limites de l'émergence sont de 5 décibels (dB) (A) en période diurne (de 7 heures à 22 heures) et de 3 dB (A) en période nocturne (de 22 heures à 7 heures), valeurs auxquelles s'ajoute un terme correctif en dB (A), fonction de la durée cumulée d'apparition du bruit particulier.

Cette réglementation ne s'applique pas aux infrastructures de transport et donc à ce projet. Cependant, la SGP vise le respect de ces dispositions pour les ventilateurs des puits, en l'absence de toute réglementation applicable.

Ainsi, la mise en place de pièges à sons est effectivement prévue. Ces dispositifs seront dimensionnés pour respecter les valeurs limites d'émergence mentionnées ci-dessus. Ils sont adaptables a posteriori et peuvent ainsi être renforcés si nécessaire.



Exemple d'équipement d'un puits de ventilation

2.5.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Remarques liminaires :

Les zones traversées par le fuseau du projet sont sensibles aux vibrations pour diverses raisons notamment celles liées à la géologie et à la forte densité de l'urbanisation.

Quelques rappels de définitions :

Vibration : Transmission par voie solide (sol, structures) d'ondes d'énergie perceptibles par contact direct avec les éléments vibrants (corps, pieds, mains)

Bruit solidien : Bruit rayonné par des corps solides, comme les murs des maisons, par effet de leur vibrations - Transmission par voie aérienne à l'intérieur des pièces - Perceptible à l'oreille.

Exploitation de la ligne : cadre juridique :

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées *

L'exploitation de la future ligne de métro du Grand Paris Express est précisée dans le document pièce A du dossier qui fixe les responsabilités des différents intervenants

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région.

L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.

Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Desserte

Les lignes du Grand Paris Express seront équipées d'un matériel roulant à conduite automatique sans conducteur. Ce type de métro présente de nombreux avantages : adaptabilité à la demande, régularité et optimisation des coûts de fonctionnement.

Le matériel roulant ne possèdera ainsi pas de loge de conduite : la conduite manuelle restera cependant possible en cas de besoin. Pour assurer la sécurité des voyageurs en gare et contribuer à la régularité du service, des « façades de quai » (portes vitrées en bordure de quai) seront installées dans toutes les gares.

Le matériel roulant des lignes 16 et 17 est prévu pour atteindre une vitesse maximale d'au moins 110 km/h. Cette vitesse, combinée avec des distances inter gares assez longues, impose le roulement et le guidage par des roues en acier sur voie ferrée.

Prévention des vibrations en exploitation :

Dans le cadre de l'exploitation d'un métro à roulement fer, la circulation des trains sur la voie ferrée (contact rail / roue) peut être génératrice de vibrations.

La Société du Grand Paris s'est engagée à réduire autant que possible ces nuisances potentielles dans la conception et la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express. Les principaux moyens d'évitement consistent à minimiser la charge de la roue (enjeu qui sera pris en compte lors du choix des caractéristiques du matériel roulant) et à garantir la conception, puis le maintien, d'un bon contact rail / roue. En complément, lors de la conception et de la réalisation de la voie dans le tunnel de la ligne 16, exploitée avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris a prévu l'adoption systématique d'une pose de voie anti-vibratile, de performance adaptée à l'objectif de réduction des niveaux de vibrations identifiés. A minima, il s'agit d'interposer une « semelle » anti-vibratile dans la voie, entre le rail et la plate-forme du tunnel, afin de réduire les vibrations à la source.

La ligne 14 sera quant à elle exploitée, comme aujourd'hui, avec des trains à roulement sur pneumatiques. D'après le retour d'expérience réalisé par le STIF et la RATP sur la ligne 14 existante pour les besoins du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, ces trains génèrent moins de vibrations que les trains à roulement fer. Ainsi, il n'est pas nécessaire de prévoir un dispositif systématique d'atténuation à la source, conformément aux conclusions de l'étude d'impact du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Les éventuels secteurs qui auront été identifiés comme sensibles feront toutefois l'objet d'une étude particulière.

Vibrations et bruit solidien

La démarche :

La Société du Grand Paris a prévu la démarche suivante pour la prise en compte des effets vibratoires liés à la phase de travaux et d'exploitation du tronçon :

A partir du tracé, établissement d'une cartographie des zones susceptibles de générer des nuisances vibratoires supplémentaires (par exemple, une zone d'appareil de voie)

Pour chaque zone sensible, identification du type de bâti existant et de la présence d'installations sensibles aux nuisances vibratoires ;

Pour les points sensibles identifiés, évaluer par simulations les nuisances qui pourraient être transmises par le sol ;

Au moment des reconnaissances complémentaires précédant la construction du tunnel, réalisation de mesures sur le terrain pour vérifier la pertinence des simulations ;

Enfin, suivant les résultats obtenus, décider des mesures complémentaires à adopter au niveau de l'assise de la voie : dispositifs antivibratiles plus performants. Pour les sites considérés comme particulièrement sensibles, des dispositifs coûteux et contraignants pour leur maintenance comme par exemple la réalisation de dalles béton dites flottantes pourra être envisagée.

Une fois l'équipement du tunnel réalisé, des mesures de contrôle seront effectuées.

Des choix qui permettent de réduire les émissions à la source :

Le tronçon de la présente étude s'inscrit dans un contexte favorable, notamment par la mise en œuvre des dernières technologies en matière de matériel roulant et de rail limitant les émissions à la source :

Le tracé présenté et retenu est en plan très direct, sans courbes serrées, ce qui participe à limiter les émissions à la source.

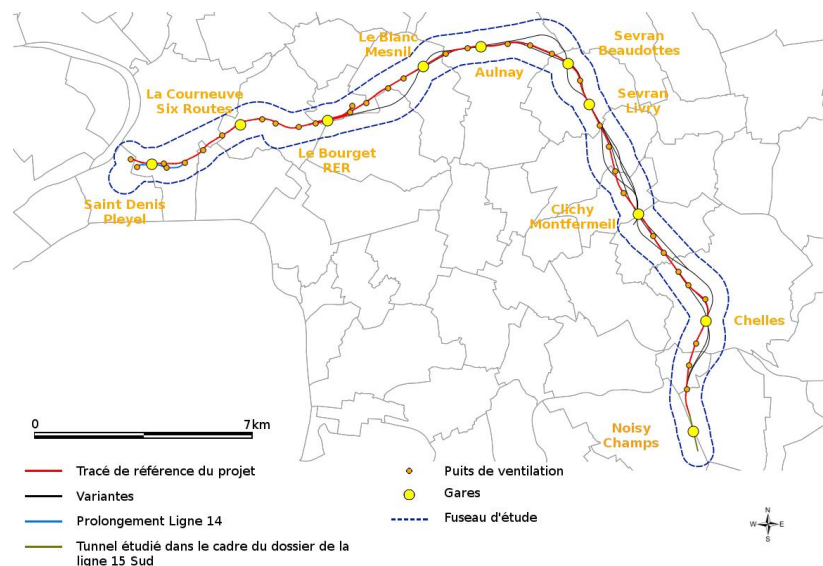
L'infrastructure souterraine est située à en moyenne 20 mètres en dessous du sol (soit un immeuble de 6 étages) et non juste sous la surface du sol comme dans la majeure partie du métro parisien voir du RER quand il n'est pas aérien.

Impacts directs du projet en phase d'exploitation :

Un tracé en souterrain peu bruyant :

En dehors du bruit solidien traité dans le chapitre « Vibrations », les principaux impacts sonores prévisibles pour ce tronçon où le métro est toujours en souterrain sont liés aux émergences du métro (puits de ventilation, gares). La carte suivante montre plus en détails l'ensemble des sources sonores directement liées au projet de métro. Les impacts sonores directs du projet sont ensuite détaillés par type de source.

Localisation des gares et ouvrages annexes du projet – (tronçon Saint Denis Pleyel--Noisy Champs)



Des bruits d'équipements techniques et d'ateliers maîtrisés

La ligne compte 35 ouvrages annexes ainsi que 9 gares. Les puits de ventilation et les gares où les enjeux sont les plus importants sont ceux situés en plein cœur (à moins de 35m) de zones résidentielles ou naturelles avec une absence d'axe routier majeur pouvant masquer le bruit émis par les équipements techniques de ces ouvrages. Sur l'ensemble des variantes considérées, 2 à 3 puits de ventilations sont ainsi situés dans un espace vert et environ 20 puits sont prévus en zone résidentielle, à proximité de riverains.

En ce qui concerne les gares, deux sont situées dans un espace naturel : la gare du Blanc-Mesnil (parc Jacques Duclos) et la gare de Chelles. De plus du fait de son environnement sonore calme et sa proximité avec une zone naturelle protégée (la forêt régionale de Bondy), la gare de Clichy- Montfermeil est également jugée particulièrement sensible au bruit.

La définition précise des exigences réglementaires ne peuvent être fixées à ce jour car nécessitent de connaître le niveau de bruit ambiant existant avant-projet. C'est pourquoi, pour l'ensemble de la ligne, une étude acoustique spécifique, avec mesures initiales en période de nuit, période la plus contraignante, sera réalisée pour chaque ouvrage accueillant un équipement ou une activité susceptible de générer du bruit.

A l'échelle du tronçon, l'impact sonore résiduel des puits de ventilation et des équipements techniques ou installations classées prévus dans les gares est jugé peu important car maîtrisable grâce aux nombreuses solutions techniques qui existent (silencieux, capotages, écrans antibruit...).

2.5.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des éléments de réponse apportés par la SGP et des précisions données sur ceux figurant déjà dans le dossier soumis à enquête concernant la maîtrise des nuisances sonores et vibratoires en phase exploitation.

Pour les vibrations et les bruits solidiens :

La commission prend acte de l'engagement de la SGP d'appliquer les valeurs retenues par la norme ISO 2631-2 relative à l'évaluation de l'exposition des individus à des vibrations, et de prendre toutes mesures afin que les vibrations éventuellement générées par l'exploitation de la ligne restent en dessous de ces valeurs cibles.

La SGP s'engage également à s'adjoindre l'expertise d'un organisme indépendant et qualifié dont la tâche sera d'avoir un deuxième regard sur le référentiel ainsi établi.

La SGP s'engage à effectuer, sur l'ensemble de la ligne, une pose de voie anti-vibratile, avec des niveaux de performance renforcés lorsque nécessaire.

Pour le matériel roulant, la SGP s'engage à établir un cahier des charges précis en ce qui concerne les caractéristiques auxquelles le matériel devra répondre (suspension, tonnage à l'essieu, roulement fer, etc....) afin de réduire autant que faire se peut les bruits liés au roulement des rames.

Pour les bruits aériens :

Du fait de sa construction en souterrain, les impacts sonores liés à l'exploitation de la ligne seront limités aux bruits générés par les puits et les installations nécessaires au bon fonctionnement des gares.

Aussi, la commission acte l'engagement de la SGP d'effectuer, dès 2015, des mesures de niveaux de bruits près des emplacements des futurs chantiers (gares, puits, ouvrages annexes) aussi bien de jour que de nuit, afin de déterminer les niveaux des bruits ambiants de référence que les bruits liés à l'exploitation de la ligne ne devront en aucun cas dépasser.

Pour le cas particulier des puits, la commission note que la mise en place de pièges à son est effectivement prévue, que ces dispositifs seront dimensionnés en fonction des besoins, qui seront déterminés par les études préalables, mais la commission note avec intérêt, que ce dispositif peut être également mis en place à postériori, ce qui permettra d'adapter plus précisément les moyens aux besoins.

La commission estime que la société chargée de la maintenance des installations devrait prévoir d'effectuer régulièrement des mesures concernant les bruits au droit des habitations les plus proches.

Pour les rejets d'air au niveau des puits de ventilation

La commission pense que les éléments fournis dans sa réponse par la SGP en matière de démarche de maîtrise de la qualité des rejets d'air au niveau des ouvrages en ligne, sont de nature à répondre aux craintes des riverains des puits de ventilation.

La commission estime que l'exploitant devra prévoir d'effectuer périodiquement des mesures concernant la qualité de l'air rejeté.

Pour les préjudices éventuellement subis :

Pour les préjudices occasionnés aux tiers par l'exploitation du métro, la SGP s'engage à traiter immédiatement toute réclamation présentée en vue de proposer, le cas échéant, une indemnisation en fonction de la jurisprudence applicable en la matière, ou bien à faire désigner un expert afin que le préjudice subi soit déterminé d'une manière contradictoire, les frais inhérents à cette expertise étant supportés par la SGP.

Bien entendu, en cas de désaccord, il sera toujours possible de saisir le tribunal administratif, la SGP s'engageant à exécuter, sans délai, les décisions de justice.

La commission estime que les engagements de la SGP pour le traitement des préjudices subis sont de nature à préserver les droits de chacun.

2.6. – THEME N° 6 – LES NUISANCES DUES AUX BASES DE CHANTIERS EN SURFACE.

Ce thème relate les observations relatives :

- aux nuisances dues aux bases de chantiers qui affectent principalement l'environnement de surface (bruit, production de poussières, odeurs, etc...)
- à l'acheminement des matériaux de construction
- à l'évacuation des déblais et ses conséquences.

Ce thème est à rapprocher du thème 4 qui concerne les travaux liés aux travaux de forage, les observations étant souvent liées et les inquiétudes proches.

2.6.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Mme VANDAME (observation orale n° 3 – registre de Champs-sur-Marne) s'inquiète à propos de l'évacuation des déblais, de la circulation des camions ainsi que de la chaussée.

Avis et commentaires de la SGP :

Afin de réduire au mieux les nuisances qui seront engendrées par la circulation des camions, la Société du Grand Paris a engagé dès les phases les plus amont du projet une réflexion visant à étudier toutes les possibilités de report modal vers le fluvial ou le rail et d'optimiser les itinéraires routiers. Cette réflexion s'est concrétisée par l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED), qui est décliné par ligne et affiné au fur et à mesure de l'avancement du projet. Lorsque le transport routier reste inévitable, l'organisation des flux circulatoires de camions repose sur deux grandes priorités, intégrées dans les dispositifs d'évacuation des déblais de la pièce G.4.1 (Pièce J.7. - §. 12).

- dégager le plus rapidement possible vers les grands axes de circulation pour limiter les nuisances potentielles pour les riverains ;
- répartir les flux pour réduire les impacts éventuels de saturation du réseau (éviter les heures de pointe et adapter les sens de circulation aux flux actuels).

Les flux logistiques de camions estimés pour chaque site de production de déblais, ainsi que pour l'approvisionnement en voussoirs, sont précisés au §. 3 de la Pièce G.4.1.

Afin de limiter les nuisances liés aux travaux en général et au passage des camions en particulier, diverses mesures d'accompagnement seront mises en œuvre qui sont détaillées par thématique dans la Pièce G.2, notamment :

- Chaque chantier sera organisé localement et au cas par cas, en relation avec les élus, de manière limiter les nuisances, faciliter l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois et aux lieux publics et assurer la sécurité. Les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place.

- La propreté des abords du chantier et des voiries sera assurée par la mise en place de dispositifs de lavage des roues en sortie de sites et le cas échéant, le passage de balayeuses. Les camions seront bâchés afin d'éviter le déversement de terre sur la chaussée.

- Concernant le bruit et les vibrations, une attention particulière sera accordée à la conformité des engins et camions au respect des réglementations. Une première analyse a été effectuée, qui a permis d'identifier les secteurs sensibles. Au fur et à mesure que la définition du système de transport sera précisée, il sera procédé à une évaluation de la perception éventuelle des bruits et vibrations pour les riverains et des mesures d'atténuation pourront être mises en œuvre.

- Les horaires de circulation des camions seront fixés en fonction des contextes locaux.

Chaque chantier fera l'objet d'un plan de management environnemental chantier qui identifiera concrètement les nuisances potentielles et déterminera la manière de les réduire. Ces plans de management seront encadrés par une Charte environnementale de chantier établie pour l'ensemble du projet. Le respect de ces dispositions fera l'objet de contrôles internes de la part des entreprises ainsi que de contrôles extérieurs par les maîtrises d'œuvre.

Sur les éventuels dommages causés à la voirie par la circulation des camions, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations similaires regroupées dans le thème 4.

M. Christian BOUZANE (observation n° 1 – registre de Champs-sur-Marne) s'interroge sur le phasage des différents projets de réalisation : ligne 15 et 16 ; il souhaiterait « *un phasage plus précis des travaux de part et d'autre de la future gare ... pour limiter l'impact des chantiers pour la commune (nuisances sonores, circulation des poids lourds d'enlèvement des déchets, etc* » en raison, notamment, du « *retard pris pour le début des travaux de la ligne 15, le respect du début de ceux de la ligne 16, la construction de la future gare, laissent présager une concomitance de l'ensemble des ouvrages* ».

Avis et commentaires de la SGP :

Pour la ligne 16 comme indiqué à la page 107 de la pièce D, « la période de travaux pourra commencer, sur les emprises dont la maîtrise foncière est acquise, dès la déclaration d'utilité publique, avec les travaux préparatoires (dont éventuels travaux de dépollution de certains sites) et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité...), nécessaires à la réalisation des ouvrages. Les travaux du projet pourraient ainsi démarrer en 2016. », donc avant la mise en service de la ligne 15 sud. Il y aura donc bien concomitance des deux chantiers.

Les études d'avant-projet, en cours sur les deux lignes vont permettre de préciser le calendrier précis de déroulement de chaque chantier et dans un premier temps courant 2015 les grands principes de phasage et d'emprise.

M et Mme HAESLER (observation n° 3 – registre de Champs-sur-Marne) « ...*Les engins de chantier seront-ils stationnés à proximité des pavillons ?* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il est prévu d'installer une partie du chantier du puits de sécurité, implanté à Gournay-sur-Marne au rond-point du Bel Air, sur des terrains de la ville, desservis par la rue Albert Schweitzer, situés au nord des pavillons de l'allée Jean Perrin et repérés dans l'image ci-dessous présentée à la réunion publique de Gournay-sur-Marne le 23 Novembre 2013.

La localisation des puits de sécurité





LIGNES 14 16 17

 MAIRIE DE ST-DENIS PLEYEL
 
 ST-DENIS PLEYEL
 
 NOISY – CHAMPS

39

L'organisation de cette zone de chantier est en cours d'étude dans le cadre de l'avant-projet. Des précisions sur la circulation des engins seront apportées dans le cadre du plan de management environnemental qui sera établi pour ce chantier à l'issue de l'avant-projet.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Groupe de travail de l'ancien conseil participatif de Marne et Chantierine – M. Pierre-Louis THILL (observation n° 4 – registre de Champs-sur-Marne)

Du dossier remis, ressortent les échanges du groupe de travail et les engagements de la SGP. Au-delà de ces échanges, des questionnements demeurent quant à la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises :

En ce qui concerne l'évacuation des déblais et/ou l'approvisionnement en matières premières

« 1 -Choix du transport fluvial ou ferroviaire

« La Société du Grand Paris évoque des études en cours sur la possibilité de l'évacuation des déblais de chantier vers la voie d'eau au niveau de la Marne mais » dans sa réponse à une question de la Préfecture de Seine-et-Marne, affirme au contraire que le transport par camions reste dans tous les cas nécessaires. Par ailleurs, dans la Pièce G4.1 : Annexe – Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais, au § planification de l'évacuation des déblais, p. 31 à 38, il n'y a pas d'analyse comparative à ce stade des avantages/inconvénients des différentes solutions et des raisons du choix retenu (la route) ; en particulier, la solution d'évacuer par voie ferrée à partir du site de l'ancien SERNAM qui serait alimenté par bande transporteuse, n'a pas été traitée.

L'affichage d'études sur un choix encore possible vers un autre mode d'évacuation que les camions, n'est-il donc qu'un leurre destiné à éviter ou reporter des questions sur ce point très sensible pour la population au cours de l'enquête publique ? »

2 – flux logistiques prévisibles et modalités retenues

Le Groupe de travail rappelle que la SGP a établi un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais, en affiche avec précision le planning prévisionnel des travaux qui s'accompagneront de déblais, leur volume, les modalités d'évacuation et les nuisances prévisibles pour les riverains mais constate que les itinéraires d'évacuation ne sont pas encore précisés.

« ... Si ces évolutions étaient entérinées, comment la SGP redéfinirait sa stratégie d'évacuation des déchets de chantiers ? Comment faire coïncider PREDEC et Schéma d'évacuation prévu dans l'enquête publique ? »

3 – spécificité du traitement des terres polluées

« La zone de la gare de Chelles est très clairement identifiée dans le Dossier d'enquête Publique comme affectée d'une pollution significative et avérée préexistante ... Quelles sont les mesures concrètes qui seront mises en place par la SGP (mesures opérationnelles et information) pendant le chantier pour collecter, traiter et évacuer les déblais souillés ? »

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Avis et commentaires de la SGP :**1 -Choix du transport fluvial ou ferroviaire**

Pour chaque zone de production de déblais (puits d'attaque de tunnelier, gares, ouvrages annexes), la Société du Grand Paris a donné la priorité à la recherche de modes d'évacuation autres que la route partout où cela est possible. Les modes de transport envisagés pour chaque site sont détaillés dans la partie opérationnelle du Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED - Pièce G.4.1). Ils correspondent aux modes privilégiés, car envisageables du point de vue de leur faisabilité de mise en œuvre en l'état actuel des réflexions. Le report modal est en effet conditionné par un certain nombre de facteurs, parmi lesquels :

- la localisation du lieu de production des matériaux à proximité d'un embranchement ferré ou d'une plateforme fluviale,
- la nature des matériaux et les exutoires pressentis (localisation par rapport à la voie d'eau ou ferrée, distance au lieu de production des déblais),
- de contraintes techniques spécifiques à chaque mode de transport alternatif, explicitées ci-dessous.

S'agissant du transport fluvial, le tracé de la ligne recoupe plusieurs voies d'eau. Au stade actuel des réflexions, l'état des lieux est le suivant :

- Le transport par le Canal de Chelles ou la Marne apparaît peu pertinent du fait de la proximité des exutoires de Seine-et-Marne (15 km environ) rendant ce mode de transport non rentable et complexe compte tenu des ruptures de charge qu'il implique et de la nécessité de compléments par camions en amont et en aval. Aucune base chantier du Grand Paris Express n'est en effet située directement en bordure de ces voies d'eau.
- Le transport par le Canal de l'Ourcq n'est pas envisageable car celui-ci est en petit gabarit au droit du secteur de production des déblais (Sevran-Livry), ce qui ne permet pas le passage ou le stationnement des péniches de grande capacité nécessaires au transport des déblais.
- Le Canal de Saint-Denis est quant à lui navigable à proximité immédiate du puits d'attaque du tunnelier d'Aubervilliers. La Société du Grand Paris a ainsi un projet d'installation d'une plateforme afin de permettre le transbordement direct des déblais sur barges et le déchargement de matériaux sur le quai du canal. Ce mode de transport est envisagé pour une partie des déblais des puits d'attaque tunneliers de Saint-Denis et d'Aubervilliers (Pièce G.4.1 - §.2.2.2 et 3). On peut citer à titre d'exemple que ce mode de transport a été retenu pour la réalisation du prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, chantier exécuté de 2008 à 2010.

La Société du Grand Paris poursuit sa collaboration avec la société Ports de Paris en vue d'optimiser l'utilisation des ports existants afin de répondre aux besoins d'évacuation et d'approvisionnement. Dans ce cadre, une convention entre les deux structures a été signée.

S'agissant du transport ferré, sa mise en œuvre est complexe du fait de nombreuses contraintes parmi lesquelles l'existence d'une installation embranchée directement pour accueillir les déblais, le besoin d'emprises importantes peu compatibles avec les emprises disponibles, la disponibilité de sillons ainsi que de matériel roulant compatibles avec le transport des déblais. Comme indiqué dans la Pièce G.4.1 (§.2.2.3), le projet recoupe les faisceaux ferroviaires au niveau de plusieurs sites d'extraction : Chelles, Aulnay, Le Bourget RER, Saint-Denis-Pleyel. Toutefois, aucune des installations de stockage de déblais identifiées dans le cadre du SDED ne semble pouvoir être accessible directement par voie ferrée, ce qui impliquerait des ruptures de charge et le recours à du transport routier en complément avec les surcoûts associés. Par ailleurs, le SDED, document d'orientations générales, intègre uniquement les solutions logistiques dont la faisabilité a été suffisamment démontrée au moment de sa rédaction. L'examen d'autres solutions est toujours envisagé par la Société du Grand Paris dans le cadre des études ultérieures qui permettront de préciser le projet.

Compte tenu de cet état des lieux et de ces contraintes, la solution d'un transport par voie ferrée n'a pu, à ce stade des réflexions, être envisagée au niveau de cette ligne.

Une fois les différentes alternatives étudiées et dans les cas où aucune possibilité de report modal n'existe, le transport routier reste inévitable. L'organisation des flux circulatoires de camions à l'échelle de l'ensemble du réseau Grand Paris Express repose alors sur deux grandes priorités, intégrées dans les dispositifs d'évacuation des déblais de la pièce G.4.1 (Pièce J.7. - §. 12) :

- rejoindre le plus rapidement possible les grands axes de circulation pour limiter les nuisances potentielles pour les riverains ;
- répartir les flux pour réduire les impacts éventuels de saturation du réseau (éviter les heures de pointe et adapter les sens de circulation aux flux actuels).

2 – flux logistiques prévisibles et modalités retenues

Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) élaboré par la Société du Grand Paris est un document de cadrage et d'aide à la décision pour la maîtrise d'œuvre, élaboré dans une phase très en amont du projet. Il a pour objectif d'évaluer, pour chaque site de production de déblais :

- les volumes prévisionnels attendus pour chaque catégorie de matériaux (inertes, gypsifères, pollués) liés au creusement,

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

- les possibilités de réutilisation des matériaux, que ce soit dans le cadre de projets d'aménagement d'autres maîtres d'ouvrages, ou pour le réaménagement de carrières,
- les installations de stockage autorisées envisageables, compte tenu de la nature de ces matériaux et du contexte géographique (distance, desserte),
- les modalités de transports les plus pertinentes, en cherchant à privilégier le transport par voie fluviale ou ferroviaire, et les flux correspondants.

Si le SDED, dans ses fiches opérationnelles, donne des indications générales en termes de schémas de circulations les plus adaptés, les itinéraires précis seront définis sur la base du choix final des exutoires et en concertation avec les différentes communes concernées.

Rappel est fait des différentes phases et interrogation « *au cas où les nuisances ... seraient supérieures à ce qui est prévu par la SGP ... quelle organisation sera mise en place, tant au niveau de l'habitant que de la municipalité, pour constater les gênes ou les dommages, proposer des mesures correctives, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ?* »

Rappel est fait que les capacités annuelles de stockage de déchets de chantier qui sont indiquées dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais pour les principales installations seine-et-marnaises susceptibles de les accueillir.

Le PREDEC (Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux public) qui sera adopté en 2015 confirme l'arrêt de l'extension des décharges en Seine-et-Marne.

La Société du Grand Paris a pris part aux travaux d'élaboration du PREDEC (plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics) et travaille en lien avec les services du Conseil régional d'Ile-de-France qui pilote l'élaboration de ce plan. Ce plan vise à définir l'ensemble des actions à mener par les acteurs publics ou privés pour atteindre les objectifs généraux en matière de gestion des déchets. Il constitue un document de programmation et d'organisation et fixe un certain nombre d'objectifs notamment vis-à-vis des déchets inertes tels que les déblais issus des chantiers. Son approbation finale est attendue courant 2015. Les objectifs et stratégies opérationnels développés par la Société du Grand Paris dans son SDED s'inscrivent pleinement dans le respect des orientations du PREDEC, notamment au regard de :

- la valorisation des déchets inertes, en particulier par le remblaiement de carrières pour leur réaménagement ou la réutilisation de matériaux dans le cadre d'autres projets d'aménagement,

- la recherche d'alternatives au transport routier : les possibilités de transport par voie fluviale ou ferroviaire sont systématiquement étudiées afin de réduire au maximum les volumes devant transiter par la route.

L'optimisation des ouvrages, notamment par la réduction de la taille de certaines gares, contribue également à un autre objectif prioritaire du PREDEC, celui de la prévention des déchets.

Les déblais excédentaires seront acheminés vers des installations de stockage existantes et autorisées dans le respect des prescriptions du PREDEC et des plafonds d'admission de ces installations.

Il est à noter que le PREDEC n'impose pas d'arrêt définitif à l'extension des ISDI en Seine-et-Marne, mais la mise en place d'un « moratoire » pour une durée de 3 ans à partir de la date d'approbation du plan pour l'autorisation de nouvelles installations (dans l'hypothèse où le PREDEC serait approuvé en 2015, le moratoire irait jusqu'en 2018).

3 – spécificité du traitement des terres polluées

- L'ensemble des sites de gares ou d'ouvrages annexes font l'objet d'études et d'investigations afin de déterminer la qualité des sols et la présence d'éventuelles pollutions. Ces investigations sont menées conformément à la méthodologie nationale décrite dans la note ministérielle du 8 février 2007 : études historiques et documentaires, afin de reconstituer les phases successives d'utilisation des sites et d'identifier d'éventuelles activités polluantes, et caractériser le contexte environnemental (présence de nappes, usages de l'eau, ...);

- en fonction des conclusions de ces études, réalisation d'investigations de terrain : sondages de sols, pose de piézomètres, prélèvements de sols et d'eau pour analyses ;

- sur la base de l'ensemble de ces éléments, établissement de plans de gestion de la pollution, déterminant les modalités concrètes qui seront mises en œuvre pour le traitement de ces pollutions compte tenu des risques identifiés et du projet.

Les études historiques et les diagnostics sont réalisés durant la phase AVP (avant-projet) du projet afin que les plans de gestion soient disponibles pour le début de la phase PRO (projet). C'est à ce moment-là que seront déterminées de manière précise les dispositions qui seront mises en œuvre pour la gestion des pollutions site par site, et notamment pour la gare de Chelles. Toutefois, les principes qui sont généralement mis en œuvre sont les suivants :

- caractérisation des matériaux devant être excavés (type de pollution, identification des filières de traitement) ;

- tri des matériaux à l'excavation et analyses complémentaires (stockage provisoire sur zone étanche) ;
- collecte et traitement des eaux de pompage le cas échéant ;
- évacuation des terres polluées vers les filières dédiées et traçabilité associée ;
- mesures de prévention spécifiques contre les nuisances.

Mme Jacqueline DEMETS (observation n° 14 – registre de Gournay-sur-Marne) « *Gêne des camions, bruit, pollution, etc..* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3, supra.

Sur les éventuels dommages causés à la voirie par la circulation des camions, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations similaires regroupées dans le thème 4.

M. Michel LE BOURNOT (observation n° 16 – registre de Gournay-sur-Marne) rappelle les obligations légales relatives à la coordination des chantiers et demande une vigilance concernant la protection des personnes (risques du chantier sur la voie publique, mise en péril de la vie des citoyens et prévoir les mesures nécessaires).

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP veillera au respect des obligations légales en la matière, notamment en s'appuyant sur des prestataires qu'elle a choisis en matière de sécurité et de protection de la santé.

Mme Muriel LAFABREGUE (observation n° 3 – registre de Chelles) s'oppose à l'installation de la voie de circulation réservée aux engins de chantier du Grand Paris sur le Boulevard Chilpéric, cette voie, qui constitue un site remarquable est par ailleurs nécessaire à l'exercice de sa profession d'architecte.

Mme Lafabregue propose un autre emplacement pour cette voie.

« Essayez d'imaginer ce que deviendraient les habitants du boulevard Chilpéric si ils étaient cernés par : à l'EST, l'accès des camions, à l'OUEST le chantier de la nouvelle gare, au SUD les voies ferrées et au NORD la voie de chantier. Nous deviendrions « insulaires »

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP a examiné l'hypothèse d'un accès depuis la rue Adolphe Besson. Cette hypothèse ne peut être retenue car, non seulement, le linéaire du parcours des camions s'en trouverait sensiblement augmenté (tout comme le nombre de riverains touchés) et le stade serait également plus fortement impacté.

L'hypothèse retenue à ce jour reste la moins pénalisante pour l'ensemble des riverains du parc.

La SGP a noté le souci quant à la préservation de la qualité du parc.

A cet effet, La SGP prévoit de préserver autant que possible les sujets remarquables et, à la fin des travaux, de restituer, à minima, la zone du parc concernée, dans son état initial.

Enfin, des dispositions particulières en matière d'installations de chantier pourront être prises pour atténuer les désagréments visuels des riverains en limite du chantier.

En effet, dès la phase d'avant-projet qui a débuté mi 2014, la SGP a demandé à ses maîtres d'œuvres, pour chaque chantier, de caractériser les gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire. C'est très nouveau de demander cela très en amont de la sélection des entreprises qui vont réaliser les chantiers. La SGP tient à pouvoir influencer sur les méthodes de réalisation afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances de chantier.

Chaque chantier fera ainsi l'objet d'un Plan de Gestion Environnementale Chantier, qui formalisera les prescriptions retenues. Ce dossier intégrera notamment une partie « bruit de chantier ».

Mais on peut déjà citer quelques mesures simples et très efficaces, comme la limitation des horaires du chantier au juste nécessaire, le maintien de l'accessibilité des activités entourant la zone des travaux, l'encadrement des horaires pour la circulation des camions, la mise en place systématique de lave roues en sortie de chantier, des mesures d'isolations phoniques (capotage, écrans anti-bruit) pour les opérations ou les zones les plus bruyantes. Ce plan de gestion environnemental sera partagé dans le cadre des concertations et des échanges que la SGP mènera tout au long du projet avec vos élus et avec vous.

La SGP mettra par ailleurs en place en phase travaux une communication de proximité adaptée à chaque chantier, dans une logique de transparence, et de manière continue, afin que nos chantiers soient les mieux acceptés par tous les riverains en pénalisant le moins possible la vie de leur quartier.

Anonyme (observation n° 15 – registre de Chelles) évoque le problème de gênes pour les habitants pendant les travaux

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3, supra.

M. Lucien FOLLET (observation n° 16 – registre de Chelles)

«... Reste les déchets extraits du percement du tunnel :

Le trou d'extraction du tunnel principal est à Champs-sur-Marne, c'est donc la voie rapide et l'autoroute qui seront retenus pour le transport des terres et des boues. Tout de même le Port de Gournay est étudié pour le transport en péniche. Des camions transiteront depuis Chelles en direction de Villeparisis et de la Francilienne, il faut être vigilant sur les pollutions possibles, poussières et liquides de ces transports sur tous les trajets...»

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3 (Registre de Chelles), supra.

M. Laurent JOLY (observation n° 19 – registre de Chelles) signale les dégâts occasionnés à son mur de clôture lors d'un forage. Il joint à son courrier des photos attestant de ces dégâts.

Avis et commentaires de la SGP :

Il ne s'agit pas de dégâts occasionnés à un mur mais d'un stockage temporaire des déblais issus d'une petite fouille permettant la mise en place du forage. L'exiguïté du site n'a pas permis d'installer une véritable emprise « zone de stockage » dont la durée, en général, est inférieure à un mois. La remise en état de cette zone est à la charge de l'entreprise qui réalise les travaux de forage.

M. HABIB (observation n° 21 – registre de Chelles)

«... Les travaux de creusement du tunnel et le dégagement des déblais seront très longs, contraignants et préjudiciables aux chellois. La circulation actuelle est déjà très difficile et l'état de certaines routes très mauvais. Qui supportera les coûts de remise en l'état ?... »

Avis et commentaires de la SGP :

La majeure partie des déblais liés la réalisation du projet sont issus des tunneliers principaux (400 000 à 600 000 m³ par tunnelier) dont l'évacuation ne passera pas par la ville de Chelles qui est concernée uniquement par les déblais issus de la gare (environ 65 000 m³) et des puits de sécurités (entre 3500 et 7500 m³ par puits).

Les camions chargés des évacuations ne devront emprunter que des routes adaptées à leur tonnage. Sur les éventuels dommages causés à la voirie par la circulation des camions, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées dans le thème 4.

Anonyme (Observation n°6 – registre de Gournay) « *quid des nuisances sonores + vibrations lors de la construction + impacts* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3, supra.

M. Yannick BOSC (observation n° 25 – registre de Chelles) s'interroge sur la nature des nuisances pendant les travaux.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3, supra.

Mme ZANGA (observation n° 32 – registre de Chelles) pose un certain nombre de questions relatives aux chantiers dus à la création de la ligne :

sur l'organisation horaire des travaux, sur la durée d'utilisation d'un puits au déblaiement de la terre durant les travaux, sur les lieux de dépôt de la terre extraite, sur le trajet des camions, sur la budgétisation de remise en état des routes dégradées suite au passage des camions de terre, sur le lieu des centrales à béton.

Avis et commentaires de la SGP :

Les horaires des travaux réalisés en surface seront déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux. Les opérations les plus bruyantes seront regroupées hors des plages horaires les plus sensibles.

Concernant le cas particulier de la gare de Chelles, la durée des terrassements est estimée à 8 mois environ. Les sites de valorisation ou d'élimination pressentis à ce stade du projet sont mentionnés dans la fiche opérationnelle concernant la gare de Chelles (§ 3.3.2 page 87- Pièce G.4.1). Ils sont situés dans le département de Seine-et-Marne.

Au regard des sites de valorisation ou d'élimination envisagés et au vu de la desserte et de l'accessibilité des installations, l'itinéraire le plus pertinent serait, au départ du chantier, de rejoindre l'A104 et la N3 en direction du Nord-Est de l'Ile-de-France. Les itinéraires précis seront définis sur la base du choix final des exutoires et en concertation avec les différentes communes concernées.

Le choix des centrales à béton relève des entreprises qui réaliseront les travaux de génie civil. Il est ainsi impossible à ce stade du projet d'indiquer précisément celles qui seront sollicitées. Toutefois, pour des raisons de logistique et de coût, les centrales à bétons les plus proches des chantiers sont classiquement privilégiées, le rayon d'approvisionnement étant de généralement l'ordre d'une quinzaine de kilomètres.

Les groupements d'entreprises de génie civil peuvent aussi envisager, pour des raisons de coûts et de réactivité dans l'exécution des travaux, l'installation de centrales à béton au sein même de l'emprise principale de la gare.

Les camions chargés des évacuations ne devront emprunter que des routes adaptées à leur tonnage. Ainsi il est peu probable que les voies subissent une dégradation qui serait la conséquence directe et certaine du surplus de circulation de poids lourds engendré par les travaux de construction du métro automatique. Sur les éventuels dommages causés à la voirie par la circulation des camions, se référer aux observations générales mentionnées dans le thème 4.

IDFE (Ile-de-France Environnement) représentée par sa présidente, Mme D. Duval (observation n° 3 – registre de Montfermeil)

Dans le point 7 du courrier IDFE expose : *« la réalisation des travaux tel que prévue entraînera une noria de camions pour le transport des terres d'excavation. Le flux de camions sera d'autant plus important que les points d'attaque sont multiples : pas moins de six tunneliers seront utilisés pour cette seule section et les puis d'accès sont pour la plupart*

éloignés des voies d'eau. IDFE demande que l'organisation des chantiers soit revue, de façon que les puits d'attaque soient situés à proximité des voies d'eau (canal Saint-Denis, canal de l'Ourcq, canal de Chelles, la Marne) quitte à créer des ports provisoires. L'évacuation des déblais et l'alimentation du chantier souterrain doivent être faites par le tunnel nouvellement créé au fur et à mesure de sa progression de manière à minimiser considérablement la circulation des camions en surface : ce procédé a été utilisé maintes fois, notamment pour la réalisation du tunnel sous la Manche ; 40 km séparaient les puits d'attaque centraux. ».

Le point 8 porte sur « la réalisation du tunnel nécessitera une grande quantité de voussoirs : il est souhaitable que ce chantier soit à proximité immédiate de la voie d'eau, voire des puits d'attaque, pour acheminer ces voussoirs ou les matériaux pour leur fabrication jusqu'aux puits d'attaque par ce moyen de transport. »

Le point 10 porte sur la surveillance et le contrôle nécessaires de la DRIEE des déblais et de leur (s) destination (s).

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant le point 7

La Société du Grand Paris rappelle que pour le creusement du tunnel des lignes 16 et 17 situé entre Saint-Denis et Le Bourget, il est prévu que la base de départ du tunnelier qui creusera ce tunnel soit précisément localisée en bordure du Canal Saint-Denis, au croisement de la RD 30 et du Chemin du Haut Saint-Denis. Cette localisation a été choisie afin de favoriser le transport fluvial (évacuation des terres et approvisionnement en voussoirs par le canal) et de limiter ainsi les nuisances.

Le transport par le Canal de Chelles ou la Marne apparaît peu pertinent du fait de la proximité des exutoires de Seine et Marne (15 km environ) rendant ce mode de transport non rentable et complexe compte tenu des ruptures de charge qu'il implique et de la nécessité de compléments par camions en amont et en aval. Aucune base chantier du Grand Paris Express n'est en effet située directement en bordure de ces voies d'eau.

Le transport par le Canal de l'Ourcq n'est pas envisageable car celui-ci est en petit gabarit au droit du secteur de production des déblais (Sevran-Livry), ce qui ne permet pas le passage ou le stationnement des péniches de grande capacité nécessaires au transport des déblais.

Ce point est présenté en particulier à la page 98 de la pièce D du dossier soumis à l'enquête publique, ainsi qu'à la page 14 de la pièce E présentant le plan général des travaux, et enfin aux pages 45, 46 et 49 de la pièce G.4.1. (Annexe à l'étude d'impact : Schéma directeur d'évacuation des déblais).

Concernant le point 8

L'approvisionnement en voussoirs est réalisé au niveau des puits d'attaque des tunneliers, parallèlement à l'évacuation des déblais. La localisation de ces puits est indiquée dans la pièce D - §.2.4.4. Une estimation des flux de camions nécessaires à l'approvisionnement des voussoirs au niveau des différents puits d'attaque des tunneliers ainsi qu'à l'évacuation des déblais du tunnel, est présentée au §. 3 de la pièce G.4.1.

Dans la mesure du possible, la localisation de ces puits d'attaque a été recherchée à proximité de voies d'eau navigables en grand gabarit. Ceci a pu être réalisé pour les puits d'attaque d'Aubervilliers et de Saint-Denis situés à proximité du Canal de Saint-Denis.

Les puits d'arrivée des tunneliers (tel que celui en gare de Clichy-Montfermeil) ne seront pas utilisés pour l'acheminement des voussoirs ni pour l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel. Seuls les déblais issus du creusement du puits lui-même seront évacués de ces puits d'arrivée. A la fin du creusement du tunnel, c'est également au niveau de ces puits d'arrivée que seront extraits les éléments des tunneliers après leur démontage, qui seront ensuite évacués par convoi exceptionnel.

Concernant le suivi des déblais et la traçabilité et les contrôles associés (point 10)

Indépendamment des contrôles qui pourront être effectuées par l'administration concernant les déblais et leurs destinations, la Société du Grand Paris, en tant que maître d'ouvrage a la responsabilité de la bonne gestion des déblais qui seront extraits lors des travaux. A cette fin, elle anticipe et met en place une organisation et des outils visant à une prise en compte rigoureuse de cette exigence tout au long du déroulement du projet.

Cette responsabilité se traduit en premier lieu par l'analyse de la qualité des matériaux qui seront excavés. Celle-ci est assurée par la réalisation de nombreux sondages et analyses de sols sur l'ensemble du tracé (tunnel, gares, ouvrages annexes) dont les résultats seront mis à disposition des entreprises de travaux. En complément, dans le cadre de son SDED (Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais), la Société du Grand Paris effectue l'identification par tronçon des exutoires de valorisation (remblaiement pour réaménagement de carrières, réemploi dans le cadre d'autre projet d'aménagement) ou d'élimination (évacuation en installations de stockage) des déblais, afin de donner, a minima, un cadre aux maîtres d'œuvre et aux entreprises pour optimiser cette gestion.

En phase travaux, la caractérisation des matériaux sera complétée par de nouvelles analyses qui permettront de valider les filières d'élimination en fonction de la qualité des terres, dans le cadre des procédures réglementées d'acceptation des matériaux en installations de stockage ou de recyclage. Conformément à la réglementation, le devenir des

déblais fera l'objet d'une traçabilité (registre, ...) et l'ensemble de ces dispositions seront contrôlées à différents niveaux, notamment par la maîtrise d'œuvre, afin de s'assurer de leur conformité.

La Communauté d'Agglomération Clichy-Montfermeil (observation n° 5 – registre de Montfermeil) rappelle que les travaux relatifs à la réalisation de la gare soient le moins contraignants possible afin que les habitants ne subissent davantage de désagréments au quotidien, désagréments déjà présents dans les différents chantiers ininterrompus dans ce périmètre.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3 du registre de Montfermeil, supra.

Projet de Rénovation Urbaine de Clichy-sous-Bois/Montfermeil (observation n° 10 – registre de Montfermeil)

Il est rappelé le travail partenarial avec la SGP et les acteurs de territoire et il est souhaité que ce partenariat se poursuive notamment « ...*par la prise en compte de la phase chantier et de son impact sur le fonctionnement du quartier et de la vie des habitants : travail sur des dispositifs permettant de contraindre le moins possible l'accès aux résidences, aux commerces et équipements...* »

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP confirme que le travail partenarial engagé depuis plus de trois ans avec la direction du PRU de Clichy-sous-Bois/Montfermeil sera poursuivi et notamment sur la limitation des nuisances chantiers vis-à-vis des habitants.

M. Jean-Pierre HEBERT – (observation n° 5 – registre de Sevrans)

« *Une autre préoccupation est le plan de circulation des véhicules pendant toute la durée des travaux...* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3 du registre de Montfermeil, supra.

M. Michel RONDEAU – (observation n° 9 – registre de Sevan)

« ... *Travaux : évacuation des terres et apport des matériaux à prévoir par wagon et voie ferrée et non par une multitude de camions traversant la ville.* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°4 du registre de Champs-sur-Marne, supra.

M. Bernard WENTZEL – président du Comité des Usagers de la ligne RER B – Sevan – (observation n° 10 – registre de Sevan)

« ... *Le creusement du tunnel va entraîner une masse considérable de gravats qu'il va falloir évacuer par une noria de poids lourds qui vont, non seulement encombrer les voies de la ville, mais défoncer à loisir des chaussées dont la fragilité est flagrante, ...* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3 du registre de Montfermeil, supra.

M. Stéphane GUYON – (observation n° 11 – registre de Sevan)

« *La construction de la gare Sevan-Livry aura-t-elle des impacts importants sur le trafic du RER B et sur les accès à la gare RER ?* »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°27 du registre de Sevan, infra.

Mme GROUX (observation N° 18 – registre de Sevan) pose le problème de l'amplitude de circulation des camions de retrait des remblais qu'elle souhaite ramenée entre 8 h et 18 h.

Avis et commentaires de la SGP :

Les horaires des travaux réalisés en surface seront déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux. L'amplitude horaire proposée dans l'observation pourra être étudiée ponctuellement en fonction de la sensibilité de l'environnement (trafic

heures de pointes, heures creuses, activités riveraines,...) de chaque chantier et en fonction des impacts sur l'organisation et les délais de ces chantiers. Il faut noter qu'elle conduirait notamment à une augmentation des délais de creusement de l'ordre de 30%.

M. Claude CHAUVET (observation n° 22 – registre de Sevan)

« ... Evacuation des gravats des 2 gares de Sevan : préciser avec quel type de camions et en conséquence la fréquentation des circulations et leur tracé : toutes les 10 mn ou toutes les 2 mn. Les nuisances des voisins ne sont pas les mêmes sur ces périodes de 4 mois .»

Avis et commentaires de la SGP :

Les types de camions qui seront utilisés dépendront des entreprises qui réaliseront les travaux et ne peuvent être déterminés à ce stade du projet avec précision.

Les scénarii réalisés pour le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) élaboré par la Société du Grand Paris sont basés sur l'hypothèse de camions de capacité de 30 tonnes (§ 3.2 - Pièce G.4.1).

Pour Sevan-Beaudottes et Sevan-Livry, ces scénarii ont abouti à des flux de l'ordre de 40 camions / jour soit près de 80 passages en considérant les allers retours, ce qui correspond à une fréquence d'environ 1 camion toutes les 7 à 8 minutes sur une journée d'amplitude de 11 heures.

Selon le planning prévisionnel des travaux d'excavation (p.81 Pièce G.4.1), les chantiers des deux gares de Sevan ne seront pas concomitants.

M. et Mme BENE - Mme Maryse PATRY (observations n° 23 et 24 – registre de Sevan) s'inquiètent de l'évacuation des gravats, demandent que cela se fasse par train et non par camions, la circulation de la ville étant déjà saturée et les chaussées n'étant pas en état de résister.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations n°3 et 4 du registre de Champs-sur-Marne, supra. Sur les éventuels dommages causés à la voirie par la circulation des camions, se référer aux observations générales mentionnées dans le thème 4.

M. Stéphane GATIGNON, maire de Sevrans (observation n° 27 – registre de Sevrans) souligne sa préoccupation « *pour que les deux chantiers d'implantations des gares soient conduits sans perturbations supplémentaires pour les usagers de la ligne B...* »

Avis et commentaires de la SGP :

Des premières études ont d'ores et déjà été engagées avec RFF/SNCF. Le creusement du tunnel et la réalisation du nouveau passage souterrain devraient avoir des impacts limités sur le trafic des RER aux gares de Sevrans-Beaumont et Sevrans-Livry.

En première approche, ces impacts consisteraient en des limitations temporaires de vitesse, mais qui ne devraient pas impacter le trafic des RER s'arrêtant en gare, et des interruptions de circulations sur quelques week-ends pour la gare de Sevrans Livry et la nuit pendant plusieurs mois pour la gare de Sevrans-Beaumont.

Les accès aux gares existantes seront préservés, mais sur des cheminements qui seront nécessairement à adapter au déroulement des chantiers.

M. Pierre LE MEN (observation n° 1 – registre du Bourget) s'inquiète de l'impact des vibrations sur son activité d'enregistrement de musique classique.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux questions regroupées dans les thèmes 4 (Nuisances en phase de travaux) et 5 (Nuisances en phase d'exploitation).

M. Vincent CAPO-CANELLAS, maire du Bourget (courrier n° 16 – registre de la préfecture de la région IDF) et délibération du conseil municipal du 13 novembre 2014 également déposée (observation n°6 registre du Bourget)

Dans cet avis, sont évoqués, notamment, les problèmes liés aux travaux :

« ...la période de travaux sera longue et intense sur 3 zones de chantier qui vont générer un flux très important de camions, à proximité d'habitations, dans des rues qui ne sont pas calibrées pour le passage de poids lourds, il est nécessaire que la SGP apporte des garanties à la Ville du Bourget quant aux phases opérationnelles et les voiries utilisées,

... la rue Chevalier de la Barre est indispensable à la circulation des bus et des piétons qui doit être maintenue pendant le chantier de la SGP,

... émet un avis réservé concernant l'entonnement EST et demande à la Société du Grand Paris d'apporter des précisions quant à l'organisation des travaux et l'évacuation des déblais... »

Avis et commentaires de la SGP :

En ce qui concerne l'entonnement Est, il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP aux observations regroupées dans le thème 3 (ouvrages annexes).

En outre, la ville du Bourget est concernée par les chantiers des ouvrages suivants :

- La gare GPE Le Bourget RER, réalisée en tranchée ouVerte
- L'entonnement Ouest, réalisé en tranchée ouVerte situé sur la commune de La Courneuve et nécessaire au raccordement des lignes 16 et 17
- L'entonnement Est, présenté plus haut et réalisé en tranchée ouVerte
- Le bitube de la ligne 17 entre les deux entonnements précédent réalisé au tunnelier,, traversant la gare Le Bourget RER, avec des puits d'entrée de tunnelier situés dans l'entonnement Ouest et des puits de sortie situés dans l'entonnement Est.

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances, La SGP va mener très tôt, ce qui est très nouveau, une réflexion à l'échelle de chaque chantier dans le cadre d'un plan de management environnemental.

Dès la phase d'avant-projet, la SGP demande à ses maîtres d'œuvres, très en amont de la sélection des entreprises qui vont réaliser les travaux, d'identifier pour chaque chantier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire.

Sur le secteur du Bourget RER une vigilance particulière sera apportée sur l'impact des camions chargés de transporter les déblais sur la circulation notamment en limitant la simultanéité des opérations de creusement entre les chantiers cités plus haut . A titre d'illustration, le planning prévisionnel des travaux sépare actuellement les creusements en 2 phases :

- Phase 1 : Gare et Entonnement Ouest
- Phase 2 : Entonnement Est et bitube

Par ailleurs la Société du Grand Paris veillera à conserver les fonctionnalités de la rue du Chevallier de la Barre pendant son propre chantier. Quelques interruptions ponctuelles pourront être nécessaires, elles seront organisées en concertation avec la ville. L'avant-projet en cours permettra d'éclairer le déroulement des chantiers de dévoiement des réseaux par les concessionnaires auxquelles la SGP retransmettra la préoccupation de la ville.

BLANC-MESNIL ECOLOGIE, représentée par sa vice-présidente Mme A.M. Delmas (observation n° 7 – registre du Bourget) interroge sur : « ... *les embouteillages pendant la phase de chantier...* »

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3 du registre de Champs-sur-Marne, supra.

Mme Nelly RAFFARA (observation n° 4 – registre de La Courneuve) se soucie également de l'évacuation des déchets et de son parcours. Est-ce que l'avenue Henri-Barbusse est concernée ?

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce G.4.1. (Annexe à l'étude d'impact : Schéma directeur d'évacuation des déblais) présente les principes d'évacuation des déblais pour ce secteur. La page 55 présente notamment les principes d'itinéraires potentiels pour l'évacuation des déblais. Dans le secteur de la Courneuve, les déblais issus du creusement du tunnel seront évacués par voie d'eau par le Canal Saint-Denis. Les déblais issus du creusement de la gare La Courneuve Six Routes et des ouvrages annexes situés à La Courneuve donneront lieu à des rotations de camions pour rejoindre leur destination finale ou être pré-acheminés vers le Canal Saint-Denis ou la Seine. Les itinéraires qui seront empruntés pour rejoindre les grands axes routiers (A1 et A86) ne sont pas définis à ce jour mais il est d'ores et déjà possible d'établir que l'avenue Henri Barbusse est potentiellement concernée uniquement par l'évacuation des déblais extraits du creusement d'un ouvrage annexe, soit environ 13 rotations de camions par jour pendant au plus 6 mois.

Le Président du Conseil Général de Seine-et-Marne (courrier n° 14 – registre de la préfecture de la région IDF), parmi, ses observations, demande que des mesures soient prises afin de limiter les impacts des travaux de la gare de Chelles sur les riverains et la circulation routière.

Il demande en outre la plus grande vigilance sur l'utilisation de certaines carrières de Seine et Marne qui si elles recevaient des déchets pollués pourraient impacter les eaux potables d'1 million de franciliens. Il demande en particulier que les carrières de Villegagnon et Pécy soient exclues des sites potentiels définitifs d'accueil de déchets inertes.

Avis et commentaires de la SGP :

Le maintien de la circulation routière pendant le chantier a été au cœur des échanges avec la ville de Chelles et la Communauté d'Agglomération de Marne et Chantereine pendant la phase des études préliminaires du projet et de préparation du dossier de d'enquête publique

Cette préoccupation constante s'est traduite notamment sur l'engagement de la SGP de maintenir la circulation du boulevard Chilpéric pendant les travaux et de prévoir une deuxième circulation de chantier au sud du stade du parc du Souvenir.

Concernant la limitation des impacts en phase de chantier, il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation n°3 du registre de Champs-sur-Marne, supra.

Concernant l'utilisation de carrières pour la valorisation des déblais, seules des carrières dûment autorisées par l'administration à accueillir des matériaux inertes extérieurs seront utilisées. Ces autorisations supposent que ces carrières ont réalisé une étude démontrant l'absence d'impact de ces apports inertes sur leur environnement.

Les déblais feront l'objet d'analyses afin de s'assurer de leur caractère inerte. Dans le cas où certains matériaux ne répondraient pas à ces exigences, ils seraient éliminés selon d'autres filières plus adaptées (installations de stockage de déchets non dangereux, centres de traitement, ...). D'autre part, la traçabilité du devenir de l'ensemble des déblais sera assurée conformément à la réglementation (registre, bordereaux, ...),

M. Jean François BACON, président du groupe Sevrans solidaire et citoyen (courrier n° 26 – registre de la préfecture de la région IDF) présente les observations suivantes quant à l'évacuation des déblais :

« 8 000 camions sont prévus pour évacuer les déblais des deux gares, soit 16 000 mouvements. Un volume de 18 à 20 m3 et un poids de 27,5 à 30 tonnes par camion nécessiteraient l'emploi de camions de chantier de fort gabarit. »

M. Bacon présente le calcul des volumes de déblais qui lui semble optimiste et alerte la commission d'enquête sur l'état de la voirie, les problèmes d'évacuation des déblais quant à la proximité de différentes écoles, des difficultés pour les commerces et la gêne occasionnée pour les riverains et réitère le besoin *« ...d'une évacuation des déblais par voie ferrée ; solution qui n'encombrerait pas les voies routières de 8 000 camions ou plus, et solution moins polluante... »*

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations n°3 et 4 du registre de Champs-sur-Marne, supra.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) Le département de la Seine-Saint-Denis est le siège de cavités importantes, sur plusieurs étages laissés par les anciennes carrières de gypse, à des profondeurs le plus souvent correspondantes avec le passage du tunnel voire au-dessus ou au-dessous. La SGP peut-elle préciser les mesures spécifiques qui seront prises en liaison avec l'inspection générale des carrières pour pallier ces difficultés (le cas échéant modification du tracé - qui pourrait dans ces conditions - sortir de la bande des 100m, comblement...)

Avis et commentaires de la SGP :

La présence de gypse et notamment de carrières sur le long du tracé est un risque bien identifié par la Société du Grand Paris qui sera traité avec une grande vigilance

Les zones de carrières de gypse concernent la butte témoin de Montfermeil et plus précisément ses coteaux sur les communes de Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois au nord et Chelles au sud.

Sur Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois le fuseau du tracé a été calé pour éviter les zones des principales carrières (cf. avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations similaires regroupées sous le thème 2 – tracé ligne). La zone traversée par le tunnel est urbanisée et les études préliminaires font évoluer le tunnel à environ 20 m de profondeur

Sur Chelles le fuseau a été élargi à proximité de l'ancienne carrière Beauzet. A noter il s'agit d'une zone non urbanisée et le tunnel évolue à environ 33 mètres de profondeur.

Un programme de reconnaissance spécifique avec plusieurs échelles de maillage est en cours d'élaboration et sera confrontée à l'avis de l'Inspection générale des carrières avec comme objectif d'avoir une connaissance complète des zones à risques et de proposer des solutions de confortement, comblement des cavités identifiées, des méthodes constructives adaptées pour protéger l'ouvrage et les avoisinants , préciser le tracé et le profil en long du tunnel et stabiliser la position des ouvrages annexes prévus dans ces zones.

En termes de tracé, il semble peu probable, à ce jour qu'il faille sortir du fuseau déjà élargi sur ces zones. Il pourrait être nécessaire en revanche d'approfondir le profil en long

sous les coteaux de façon à augmenter la couverture vis-à-vis des carrières, et des remblais de comblements.

2) Le trafic des camions de transport des terres à évacuer va à l'évidence poser des difficultés inéluctables dans des milieux urbains relativement denses. Toutes les solutions ont-elles été envisagées pour minimiser l'impact sur le confort des habitants ? (par exemple transport par tapis vers des réseaux ferrés proches...)

Avis et commentaires de la SGP :

Pour chaque zone de production de déblais (puits d'attaque de tunnelier, gares, ouvrages annexes), la Société du Grand Paris a donné la priorité à la recherche de modes d'évacuation autres que la route partout où cela est possible. Les modes de transport envisagés pour chaque site sont détaillés dans la partie opérationnelle du Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED - Pièce G.4.1). Ils correspondent aux modes privilégiés, car envisageables du point de vue de leur faisabilité de mise en œuvre en l'état actuel des réflexions. Le report modal est en effet conditionné par un certain nombre de facteurs, parmi lesquels :

- la localisation du lieu de production des matériaux à proximité d'un embranchement ferré ou d'une plateforme fluviale,
- la nature des matériaux et les exutoires pressentis (localisation par rapport à la voie d'eau ou ferrée, distance au lieu de production des déblais),
- de contraintes techniques spécifiques à chaque mode de transport alternatif, explicitées ci-dessous.

S'agissant du transport fluvial, le tracé de la ligne recoupe plusieurs voies d'eau. Au stade actuel des réflexions, l'état des lieux est le suivant :

- Le transport par le Canal de Chelles ou la Marne apparaît peu pertinent du fait de la proximité des exutoires de Seine-et-Marne (15 km environ) rendant ce mode de transport non rentable et complexe compte tenu des ruptures de charge qu'il implique et de la nécessité de compléments par camions en amont et en aval. Aucune base chantier du Grand Paris Express n'est en effet située directement en bordure de ces voies d'eau.

- Le transport par le Canal de l'Ourcq n'est pas envisageable car celui-ci est en petit gabarit au droit du secteur de production des déblais (Sevran-Livry), ce qui ne permet pas le passage ou le stationnement des péniches de grande capacité nécessaires au transport des déblais.

- Le Canal de Saint-Denis est quant à lui navigable à proximité immédiate du puits d'attaque du tunnelier d'Aubervilliers. La Société du Grand Paris a ainsi un projet d'installation d'une plateforme afin de permettre le transbordement direct des déblais sur

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

barges et le déchargement de matériaux sur le quai du canal. Ce mode de transport est envisagé pour une partie des déblais des puits d'attaque tunneliers de Saint-Denis et d'Aubervilliers (Pièce G.4.1 - §.2.2.2 et 3). On peut citer à titre d'exemple que ce mode de transport a été retenu pour la réalisation du prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, chantier exécuté de 2008 à 2010.

La Société du Grand Paris poursuit sa collaboration avec la société Ports de Paris en vue d'optimiser l'utilisation des ports existants afin de répondre aux besoins d'évacuation et d'approvisionnement. Dans ce cadre, une convention entre les deux structures a été signée.

S'agissant du transport ferré, sa mise en œuvre est complexe du fait de nombreuses contraintes parmi lesquelles l'existence d'une installation embranchée directement pour accueillir les déblais, le besoin d'emprises importantes peu compatibles avec les emprises disponibles, la disponibilité de sillons ainsi que de matériel roulant compatibles avec le transport des déblais. Comme indiqué dans la Pièce G.4.1 (§.2.2.3), le projet recoupe les faisceaux ferroviaires au niveau de plusieurs sites d'extraction : Chelles, Aulnay, Le Bourget RER, Saint-Denis-Pleyel. Toutefois, aucune des installations de stockage de déblais identifiées dans le cadre du SDED ne semble pouvoir être accessible directement par voie ferrée, ce qui impliquerait des ruptures de charge et le recours à du transport routier en complément avec les surcoûts associés. Par ailleurs, le SDED, document d'orientations générales, intègre uniquement les solutions logistiques dont la faisabilité a été suffisamment démontrée au moment de sa rédaction. L'examen d'autres solutions est toujours envisagé par la Société du Grand Paris dans le cadre des études ultérieures qui permettront de préciser le projet.

Compte tenu de cet état des lieux et de ces contraintes, la solution d'un transport par voie ferrée n'a pu, à ce stade des réflexions, être envisagée au niveau de cette ligne.

Une fois les différentes alternatives étudiées et dans les cas où aucune possibilité de report modal n'existe, le transport routier reste inévitable. L'organisation des flux circulatoires de camions à l'échelle de l'ensemble du réseau Grand Paris Express repose alors sur deux grandes priorités, intégrées dans les dispositifs d'évacuation des déblais de la pièce G.4.1 (Pièce J.7. - §. 12) :

- rejoindre le plus rapidement possible les grands axes de circulation pour limiter les nuisances potentielles pour les riverains ;
- répartir les flux pour réduire les impacts éventuels de saturation du réseau (éviter les heures de pointe et adapter les sens de circulation aux flux actuels).

3) Le stockage des déchets est en outre un sujet important compte tenu des volumes concernés. Les risques de saturation des capacités de stockage sont patents

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

notamment en Seine et Marne ; La commission souhaite savoir plus précisément comment a été pris en considération le projet de plan régional de gestion des déchets de chantier (PREDEC) en cours d'enquête publique.

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris a pris part aux travaux d'élaboration du PREDEC (plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics) et travaille en lien avec les services du Conseil régional d'Ile-de-France qui pilote l'élaboration de ce plan. Ce plan vise à définir l'ensemble des actions à mener par les acteurs publics ou privés pour atteindre les objectifs généraux en matière de gestion des déchets. Il constitue un document de programmation et d'organisation et fixe un certain nombre d'objectifs notamment vis-à-vis des déchets inertes tels que les déblais issus des chantiers. Son approbation finale est attendue courant 2015. Les objectifs et stratégies opérationnels développés par la Société du Grand Paris dans son SDED s'inscrivent pleinement dans le respect des orientations du PREDEC, notamment au regard de :

- la valorisation des déchets inertes, en particulier par le remblaiement de carrières pour leur réaménagement ou la réutilisation de matériaux dans le cadre d'autres projets d'aménagement,
- la recherche d'alternatives au transport routier : les possibilités de transport par voie fluviale ou ferroviaire sont systématiquement étudiées afin de réduire au maximum les volumes devant transiter par la route.

L'optimisation des ouvrages, notamment par la réduction de la taille de certaines gares, contribue également à un autre objectif prioritaire du PREDEC, celui de la prévention des déchets.

Les déblais excédentaires seront acheminés vers des installations de stockage existantes et autorisées dans le respect des prescriptions du PREDEC et des plafonds d'admission de ces installations.

2.6.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

La réalisation et la durée des travaux de gros œuvre produiront des nuisances pour les riverains. Le chantier aura un impact sur l'ensemble de la zone d'étude principalement à cause du charroi généré sur le réseau routier pour le transport des déblais et des matériaux nécessaires à l'édification des infrastructures.

L'intensité de l'impact sera fonction :

- du phasage du chantier et du planning. Les chantiers conduits simultanément génèrent des effets qui se cumulent, voire s'amplifient en fonction de la localisation géographique,

- des localisations des origines et destination des matériaux. Plus les déplacements sont longs, plus le risque de perturber le trafic est grand. Plus les origines et destinations sont situées dans des zones congestionnées, plus l'impact sera prépondérant.

- du mode de transport utilisé. Les réseaux routiers sont déjà largement congestionnés, ce qui n'est pas partout le cas de la voie d'eau et du rail.

- des axes empruntés et des fenêtres temporelles. Un plan de circulation tenant compte des particularités locales peut permettre de réduire les incidences.

Les déblais, les matériaux et leur acheminement

La gestion des déblais en phase chantier est une problématique importante en termes de nuisances et d'effets négatifs. En effet, les travaux de construction de l'excavation pour ce tronçon vont conduire à la production d'environ 3 millions de mètres cubes de déblais.

La gestion des flux est essentielle pour limiter les stockages sur base chantier : les stocks doivent être réduits au minimum pour limiter les effets visuels négatifs et les émissions de poussières issues des stocks.

Les modalités de gestion des déblais s'articulent autour de deux orientations principales :

- Privilégier les transports alternatifs à la route ;
- Assurer une gestion intégrée des déchets de chantier répondant aux nouvelles exigences économiques, environnementales et des territoires.

La principale mesure à mettre en œuvre en phase chantier, notamment dans le cadre de la réduction de l'impact énergétique du projet, est de privilégier le transport fluvial des matériaux et déblais.

En effet, le transport routier constitue actuellement le mode d'acheminement le plus courant vers les installations de traitement, de stockage ou vers les carrières en Ile-de-France. Le Grenelle de l'Environnement incite fortement à orienter les activités vers des politiques de gestion plus rationnelles pour la ressource en matériaux et vers le développement de transport alternatif à la route afin de limiter, d'une part, les impacts dus à l'émission de polluants et de gaz à effet de serre et, d'autre part, les nuisances générées par l'augmentation du trafic et bruit qui peuvent également constituer des facteurs influant sur les horaires de fonctionnement.

Les quantités de déblais à évacuer et de matériaux à acheminer étant très importantes, il est important d'en organiser l'évacuation et l'acheminement afin de limiter les distances parcourues et de limiter les impacts. Tout d'abord, il faudra réduire au maximum le parcours sur le réseau routier des camions en privilégiant le transport fluvial quand c'est possible. La situation de la Ligne 16 est favorable à cette possibilité, notamment au sud.

L'impact de l'acheminement des matériaux pourra être atténué par le choix de matériaux locaux afin de diminuer les trajets liés à l'apport de la matière première.

De même, la circulation des camions d'évacuation des déblais doit également être finement gérée :

- il s'agit d'éviter les files d'attente qui sont susceptibles de perturber la circulation dans un voisinage proche de la base chantier,
- la propreté et la couverture des bennes des camions sortant de la base chantier sera une préoccupation forte pour éviter les salissures des routes et les émissions de poussières,
- les trajets vers les points de réception des déblais devront également avoir été fixés au préalable en tenant compte des effets négatifs et des nuisances. Ces trajets seront imposés aux transporteurs et des sanctions prévues en cas de non-respect.

Pour anticiper le traitement de cette problématique, la Société du Grand Paris s'est engagée, dès le lancement du projet, dans une démarche de planification de la gestion des déblais issus des travaux. Ces réflexions sont traduites dans un document spécifique, le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) joint en annexe de l'étude d'impact.

Ce schéma définit les engagements et les orientations stratégiques globales poursuivis par le maître d'ouvrage, et leur traduction pour chaque projet de ligne et sera précisé, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Les différents chantiers pourraient également engendrer des modifications ou des coupures de certains axes routiers et une réduction temporaire du nombre de places de stationnement. Pour chaque changements d'itinéraire, une signalétique efficace sera mise en place afin d'éviter les détours importants. Concernant le stationnement, le maître d'ouvrage planifiera les travaux de manière à limiter au maximum la diminution du stationnement particulièrement à proximité des gares de RER où le stationnement est déjà très contraint.

En ce qui concerne les modes actifs, les cheminements piétons et cyclistes à proximité des chantiers seront maintenus autant que possible et sécurisé. Si nécessaire, les itinéraires seront déviés et les modifications seront adéquatement banalisées. La circulation des

piétons et des cyclistes restera également sûre pendant la durée des travaux. Les revêtements seront gardés raisonnablement propres (enlèvement régulier des boues et des gravillons pour éviter les risques de dérapage) et praticables sans danger. Egalement, un éclairage suffisant sera assuré.

Certains chantiers se situeront à proximité immédiate de lignes de transports en commun fortement chargées (RER A, RER B, RER E, RER D). Durant les travaux, toutes les mesures seront prises pour veiller à ne pas détériorer la qualité de service sur ces axes et à maintenir l'accessibilité des stations de métro, de RER et des arrêts de bus durant toute la phase chantier.

Les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à maintenir au moins partiellement la circulation automobile et à assurer l'accès permanent aux immeubles, aux commerces. Les maîtres d'œuvre et les entreprises garantiront des conditions de sécurité maximales ainsi que l'accès aux pompiers et aux autres véhicules de secours.

Les déblais pollués

Les déblais identifiés comme pollués devront être traités à part dans des filières spécialisées.

Les expertises en amont permettront de déterminer la teneur en polluant des terres extraites.

Les études techniques doivent permettre d'appliquer la réglementation sur les déchets, de les caractériser pour les traiter dans les filières adaptées.

Ces études consistent à réaliser la démarche normalisée en sites et sols pollués :

- historique du site et diagnostic : le site est pollué ou non,
- caractérisation et quantification de la pollution et schéma conceptuel du mécanisme de pollution,
- Evaluation Quantifiée des Risques Sanitaires (EQRS) : cette étude a pour but d'évaluer les effets des polluants sur la santé en fonction des usages prévus du site et de prescrire les travaux à mener pour que le site soit compatible avec ces usages.
- Réalisation d'un plan de gestion des terres polluées au cours des travaux.

La démarche est à adapter en fonction des caractéristiques du site et des informations disponibles sur la pollution.

Le traitement des terres polluées sur place pourrait être envisagé si les conditions sont réunies, en particulier un volume significatif des terres à traiter.

La manipulation de déblais pollués sur le chantier doit faire l'objet de consignes strictes au personnel qui y sera exposé en application du code du travail.

A l'échelle globale, les zones connues comme présentant des sols pollués sont entre les gares des Agnettes et de Sevrans-Beaudottes, y compris jusqu'à la gare du Bourget aéroport, le secteur des Ardoines et le secteur de Satory.

Les voies d'élimination

En dehors de l'utilisation en remblai lors d'opérations d'aménagement déficitaires, la voie normale d'élimination est l'Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI).

2.6.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête précise que le dossier qui a été soumis à l'enquête est issu d'études très approfondies qui traduisent la volonté de la SGP d'apporter tous les éléments de construction de son projet accessibles au public. Les différentes interrogations des habitants, traduisant des inquiétudes, ont, pour la plupart, été déjà étudiées et leurs transcriptions se matérialisent plus particulièrement dans le Schéma d'évacuation des déchets.

Dans ses réponses aux observations du public, la SGP a confirmé, explicité ou complété les mesures prises pour réduire les impacts négatifs des travaux sur la population.

Au travers de ses réponses, la SGP a également pris des engagements afin que les questionnements du public aient une réponse appropriée.

Concernant les déblais, leur évacuation et leur stockage

Aux inquiétudes légitimes des habitants quant à la circulation des camions et aux nuisances induites, la SGP rappelle que ces nuisances ont été examinées très en amont et cette réflexion a abouti à l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) document essentiel qui met en exergue les problèmes d'évacuation des déchets mais, surtout, en les examinant, établit des programmes.

En effet, la SGP a pris part aux travaux d'élaboration du PREDEC et les objectifs et stratégies opérationnels développés par la SGP dans son SDED s'inscrivent dans le respect des orientations du PREDEC.

Les différents dispositifs d'évacuation : voie fluviale, voie routière ou ferroviaire ont été examinés et la SGP précise les raisons de ses choix, la priorité étant donnée à la recherche de modes d'évacuation autres que la route partout où c'est possible en fonction de divers

facteurs : localisation du lieu de production des matériaux, distance au lieu de production des déblais, des contraintes techniques spécifiques.

La collaboration avec la société Ports de Paris en vue d'optimiser l'utilisation des ports existants se poursuit et, dans ce cadre, une convention a été signée.

Toutefois, la commission estime que la recherche des possibilités d'évacuation des déblais par voie ferrée mérite d'être poursuivie, car elle lui semble moins génératrice de pollution et de nuisances.

La SGP précise que chaque chantier fera l'objet d'un plan de management environnemental chantier qui identifiera concrètement les nuisances potentielles et déterminera la manière de les réduire. Ces plans de management seront encadrés par une Charte environnementale de chantier établie pour l'ensemble du projet. Le respect de ces dispositions fera l'objet de contrôles internes de la part des entreprises ainsi que de contrôles extérieurs par les maîtrises d'œuvre.

La commission apprécie l'établissement de cette charte et des engagements qu'elle contiendra quant aux différents contrôles prévus tant internes qu'externes.

La commission prend acte que le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) est d'ores et déjà compatible avec le PREDEC (Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment des travaux publics) tel qu'établi et qui sera adopté en 2015 et que le SDED sera affiné au fur et à mesure de l'avancement du projet.

En ce qui concerne la voie d'évacuation par route, des habitants s'interrogent sur la capacité du réseau routier à assumer cet intense trafic de camions de fort tonnage et les conséquences éventuelles en matière de dégâts des voies.

La SGP indique que le trajet sera établi afin que ces inconvénients n'interviennent pas.

La commission souhaite que la prise en compte des dégâts éventuels soit envisagée et que la responsabilité et les réparations soient traitées au même titre que d'autres dégâts.

Le stockage - le traitement des terres polluées

La SGP précise l'acheminement des déblais lorsque la valorisation des déchets n'aura pu être possible, dans le respect des prescriptions du PREDEC et des plafonds d'admission de ces installations.

En ce qui concerne la spécificité des terres polluées, la SGP confirme la mise en place d'une organisation relative à la gestion des déblais et des analyses récurrentes tout au long du déroulement du projet en conformité à la réglementation.

La commission prend acte de l'engagement de respect des obligations légales quant à la gestion des pollutions des terres excavées.

Les travaux et leur impact sur l'accès aux gares et le maintien des activités

Les maires des villes concernées ainsi que des usagers du RER B se sont inquiétés des perturbations qui pourraient être induites sur le trafic et sur les accès à la gare par les travaux de construction des gares.

La SGP a exposé les impacts éventuels examinés et présenté des solutions –limitation de vitesse, interruptions de circulations limitées au week-end – permettant de préserver les accès aux gares en adaptant les cheminements.

La commission prend acte que, comme pour l'ensemble des chantiers, des études et adaptations seront faites au fur et à mesure du déroulement des travaux et que les solutions envisagées seront prises afin de limiter les impacts.

De même, les inquiétudes des habitants et commerçants quant au maintien de l'accessibilité des activités entourant la zone des travaux a retenu l'attention de la SGP.

La commission prend acte que la SGP a prévu, afin de limiter les inconvénients pour les riverains, d'adapter les horaires de chantiers, d'encadrer les horaires pour la circulation des camions et mis l'accent sur la propreté des travaux.

La commission prend également acte que le plan de gestion environnemental sera partagé dans le cadre des concertations et des échanges menés tout au long du projet avec les élus et les habitants.

La commission estime que la communication de proximité, qui sera mise en place, et de manière continue telle qu'affirmée par ailleurs dans le thème 11 qui lui est consacré, facilitera l'acceptation des chantiers.

2.7. – THEME N° 7 – IMPACTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

Ce thème relate les observations relatives à :

Environnement paysager et milieux naturels.

Les observations recueillies montrent le souci des habitants de conserver les parcs et jardins existants avec leur flore, et leur patrimoine culturel le cas échéant et de se prémunir autant que faire se peut contre la pollution.

2.7.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

M. LEFEVRE - (observation N° 1 - registre d'Aulnay sous-bois) - Demande si une étude des sols a été faite compte tenu de l'importante teneur en gypse du sous-sol au nord d'Aulnay.

Avis et commentaires de la SGP :

La présence de gypse dans les couches géologiques du sous-sol représente un enjeu important pour le projet qui vise la construction d'une infrastructure en souterrain. En effet, le gypse est susceptible de se dissoudre en présence d'eau et ainsi créer des vides souterrains plus ou moins importants. Le territoire concerné par la ligne 16-17Sud-14Nord comporte des formations géologiques (Marnes et caillasses, Masses et marnes du Gypse) où le gypse est présent naturellement. Sur certains secteurs, il a été exploité, ces anciennes carrières ont depuis été remblayées ou confortées.

À ce titre, ce sujet fait l'objet depuis le lancement du projet d'une attention particulière par la Société du Grand Paris.

Les études techniques, qui ont conduit à la définition du tracé de la ligne de métro et des caractéristiques des ouvrages, se sont appuyées sur l'ensemble des données bibliographiques disponibles auprès des organismes experts, et des bases de données comme la Banque du Sous-Sol (BSS), ou de la base Infoterre, ou des plans de prévention des risques en vigueur sur ce territoire, comme les Plans de Prévention des Risques (PPR).

Afin de disposer d'une connaissance fine du gypse sur le territoire du projet, la Société du Grand Paris conduit depuis le lancement du projet des sondages dans le sous-sol tout au long de la future ligne de métro. Cette campagne géotechnique permet de récupérer des carottes des différentes couches géologiques, et d'identifier notamment la présence ou non de couches gypseuses.

Le projet présenté dans le dossier de demande d'utilité publique s'appuie sur ces données afin de proposer le tracé et les caractéristiques des ouvrages les plus adaptés pour éviter tout désordre aux sols. Cette connaissance du sous-sol a également permis de retenir les méthodes constructives les plus adaptées, il s'agit par exemple du recours au tunnelier pour le creusement de l'infrastructure ou l'utilisation de parois moulées pour la construction des gares. Ces techniques permettent ainsi de limiter les modifications de la circulation des eaux souterraines vers des zones gypseuses.

Ces missions de reconnaissance seront complétées dans les étapes ultérieures par des diagnostics complémentaires, approfondis et spécifiques aux risques liées à la présence de gypse (sondages, auscultation sonar des anomalies,...), sur les secteurs identifiés comme prioritaires.

Dans le cas où une zone particulièrement sensible serait identifiée lors de ces diagnostics complémentaires, une adaptation du projet et des ouvrages sera encore possible dans une certaine mesure.

Toutefois, en amont des travaux, il est prévu la mise en œuvre de mesures spécifiques sur les zones les plus sensibles. Il s'agit notamment d'opérations de comblement ou de confortement des vides existants, ou d'anciennes carrières, avant le passage du tunnelier ou la construction des ouvrages.

SAUVONS NOS PAVILLONS (observation N° 7 – registre d'Aulnay Sous-Bois) – « Avez-vous pensé à ne pas toucher les atouts paysagers et environnementaux du site du parc Jacques Duclos, ferme et serres municipales, école, pole en cours de construction »

Avis et commentaires de la SGP :

L'emprise de la partie souterraine de la gare du Grand Paris Express Le Blanc Mesnil telle que représentée dans le dossier d'enquête et rappelée ci-après s'étend en partie sous le parc Jacques Duclos. Ainsi, sa construction, qui nécessitera le creusement jusqu'au radier de la gare, aura un impact sur le parc en phase chantier. Cet impact sera donc limité dans le temps à cette phase de travaux. Durant cette phase, des



Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 1

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées *

dispositions de préventions particulières seront mises en œuvre afin de réduire au maximum les impacts aux abords immédiats du chantier (balisage, préservation des arbres situés en limite d'emprise, mesures de réduction des nuisances – voir Pièce G.2 - § 6.7.1.1 et 6.7.1.2).

L'émergence de la gare sera la seule visible une fois le chantier terminé. Celle-ci sera implantée à l'extérieur du Parc Jacques Duclos, sur la parcelle dite Langevin.

Après le chantier, des mesures pour la remise en état du parc et l'insertion paysagère de la gare seront prises. Comme indiqué au § 6.7.2.2 de la Pièce G.2, un véritable projet paysager sera élaboré en concertation avec les gestionnaires du parc, en intégrant notamment la revégétalisation des secteurs du parc concernés, une implantation respectant l'identité paysagère du site et l'utilisation de motifs et d'essences déjà existants dans le parc.

L'accès de la gare se fera du côté de l'avenue de la Division Leclerc, ce qui limitera le passage des voyageurs et les nuisances associées éventuelles pour cet espace vert.

Il est à noter que le creusement du tunnel par le tunnelier n'aura pour sa part aucun impact sur le parc dans la mesure où il passe à plus de 14 mètres sous la surface du sol.

Plan extrait de l'étude d'impact

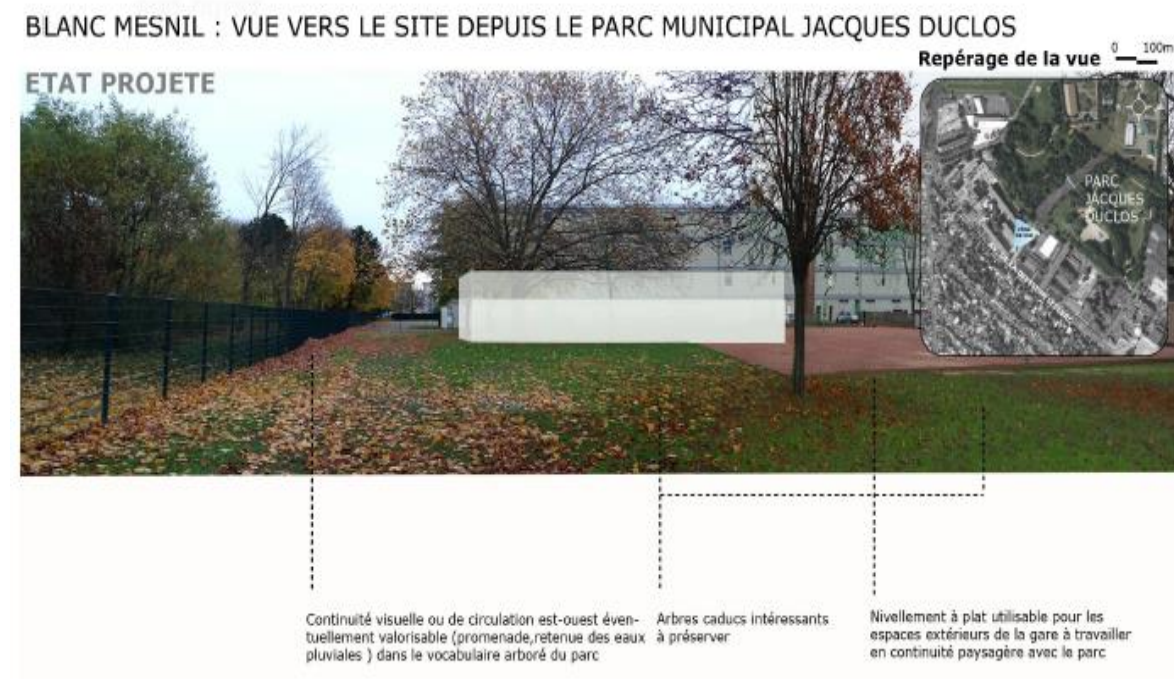


Figure 6.7-7 de la Pièce G2 de l'étude d'impact - Vue commentée de l'emplacement de la future gare du Blanc Mesnil – Vue depuis le parc municipal Jacques Duclos

M. MERCIER - (observation N° 8 - registre de Gournay sur Marne) - Demande si une étude d'impact a été faite aux environs des ouvrages annexes concernant la pollution par micro poussières, particules fines, composants organiques volatils et métaux lourds.

Avis et commentaires de la SGP :

Dans le cadre de l'étude d'impact réalisée pour le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, il est proposé une évaluation des effets du projet sur la qualité de l'air. Le Grand Paris Express permettra le report modal d'une partie de la circulation routière vers les transports en commun. Cet effet induira ainsi une amélioration de la qualité de l'air, du fait de la réduction en résultant des émissions de particules fines (<10µm), NOx, COVNM, benzène, nickel et cadmium (pièce G.2 - § 7.7.1).

Cet impact pourra être amplifié en fonction de l'urbanisation et des aménagements futurs (selon l'avis d'Airparif sur le volet « qualité de l'air » de l'étude d'impact de la ligne 15 Sud, la même méthodologie ayant été appliquée pour la ligne 16-17S-14N).

S'agissant de la qualité de l'air aux environs des ouvrages annexes, elle dépend de fait de la qualité de l'air situé à l'intérieur de l'infrastructure. Pour assurer la qualité de l'air aux futurs usagers et au niveau des sorties de ventilation du métro, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche de réduction à la source des émissions de polluants liés au métro, notamment en particules fines, par l'utilisation de matériels roulants innovants et récents, la mise en œuvre privilégiée de système de freinage électrique, au détriment du freinage mécanique, plus émetteur de particules liées aux frottements des freins sur les roues. Ces dispositifs contribueront à améliorer la qualité de l'air dans le réseau et au niveau de ses sorties.

Mme DEMETS - (observation N° 14 - registre de Gournay sur Marne) s'interroge sur la gêne engendrée par les camions et par leur pollution.

Avis et commentaires de la SGP :

L'évacuation des déblais issus des phases de creusement ainsi que l'approvisionnement en matériaux de construction induira une augmentation de la circulation de camions qui pourra être à l'origine de nuisances, notamment en termes de bruit et de pollution de l'air. Ces nuisances seront moindres sur les chantiers d'ouvrages annexes que pour les chantiers de gare, car les volumes de terres à excavés sont nettement plus faibles.

Afin de réduire au maximum cette circulation de camions, la Société du Grand Paris a engagé une réflexion très en amont visant :

- A réduire les volumes de déblais devant être excavés : ainsi, grâce à l'optimisation des gares (diminution de leur longueur) et du tracé, le volume initial des déblais a pu être réduit d'environ 450 000 m³ sur les travaux de la Ligne 16 « Le Bourget-Noisy-Champs » (Pièce G.2 - § 7.5.2.2), ce qui correspond à plus de 30 000 camions.

- A optimiser la logistique d'évacuation des déblais, par l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED). Ce SDED, qui est précisé au fur et à mesure de l'avancement du projet, présente une évaluation des volumes susceptibles d'être générés au niveau de chaque site de travaux et examine les possibilités de transport alternatif à la route (prioritairement par voie fluviale, de manière complémentaire par voie ferrée) afin de limiter au maximum les impacts générés par le trafic routier. En cas de transport par la route, le schéma préfigure les tracés de moindre impact (cf. Pièce G.4.1). Les itinéraires précis de circulation des camions seront discutés et optimisés avec les élus lors des étapes ultérieures dans un souci de recherche de sécurité et de moindre nuisance.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris élaborera un dossier dit "bruits de chantier", en application de l'article R571-50 du code de l'environnement. Il sera soumis à l'examen des maires et des préfets concernés. L'organisation des travaux fera l'objet de réunions de concertation avec la population et les élus afin de limiter au maximum les nuisances et de garantir des conditions de sécurité optimales.

Il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations relatives au même sujet dans le cadre du thème 6 (Nuisances en phase chantiers).

M. DAIRE – (observation N° 19 – registre de Gournay sur Marne) – rappelle que dans la note de l'autorité environnementale :

- Qu'aucune réflexion particulière sur les émissions générées par les puits de ventilation n'est conduite alors que « *Tout comme dans les gares et les tunnels, les zones proches des puits de ventilation peuvent également atteindre lors de conditions météorologiques défavorables des concentrations élevées en particules fines. Lors de la conception du projet, un enjeu important sera donc de localiser les puits de ventilation de manière stratégique afin d'éviter l'exposition des personnes aux concentrations de particules fines élevées sur des durées prolongées* » (page 338, pièce G.I).

- *Recommande de récapituler, caractériser et de localiser les consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers découlant d'une part du chantier, d'autre part du régime permanent, et de préciser quantitativement et qualitativement les mesures compensatoires.*

Avis et commentaires de la SGP :

Sur le premier point, il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation N°8.

En ce qui concerne le second point, ce sujet a été traité dans la Pièce J.7 (§.6) présentant les compléments à la suite de l'avis de l'autorité environnementale. Le tableau ci-dessous, extrait de cette pièce, récapitule les consommations d'espaces prévues en phase chantier puis en phase d'exploitation.

	Phase Chantier	Phase d'exploitation	Référence de l'étude d'impact
Parcs et jardins	Moins de 5ha	Moins de 1ha	<i>Rapport G2 p 241</i>
Milieux forestiers	Moins de 0,5ha	Moins de 0,5ha	<i>Rapport G2 p 241</i>
Milieux aquatiques	Moins de 0,5ha	Moins de 0,5ha	<i>Rapport G2 p 209, 241</i>
Milieux agricoles	Moins de 0,5ha	Moins de 0,5ha	<i>Rapport G2 p 209, 241, 255</i>
Milieux ouverts	Moins de 0,5ha	Moins de 0,5ha	<i>Rapport G2 p 241</i>
Autres espaces ouverts	Moins de 1ha		<i>Rapport G2 295</i>
TOTAL	Moins de 10ha	Moins de 3ha	

Les consommations d'espaces naturels et forestiers seront compensées par la reconstitution de milieux de même nature, si possible à proximité des zones impactées, permettant d'assurer les mêmes fonctions environnementales et sociales.

M. SCHLEGEL Maire de Gournay sur Marne – (observation N° 20 – registre de Gournay sur Marne) – « *Si aucune gare ne verra le jour sur la commune de Gournay-sur-Marne, le passage de la ligne 16 sous notre territoire implique la création de deux puits d'aération, qui pourraient défigurer durablement le paysage Gournaysien. Aussi, nous serons particulièrement attentifs à ces aménagements, afin que leurs nuisances soient réduites au minimum, tant au niveau de leur impact au sol, que par leur apparence ou au niveau sonore* »

Avis et commentaires de la SGP :

En ce qui concerne les éventuelles nuisances sonores liées aux puits de ventilation, il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations relatives au même sujet dans le cadre du thème 5 (Nuisances en phase exploitation).

Mme LAFABREGUE (observation N° 3 - registre de Chelles) - S'interroge sur le bienfondé de l'itinéraire des camions de déblais, proposé par SGP, qui isolerait son entreprise et propose un itinéraire par la rue A. Besson qui serait moins contraignant pour les habitants du quartier et les promeneurs du parc.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations relatives au même sujet dans le cadre du thème n° 6 (Nuisances dues aux chantiers).

Mme MARIEY (observation N° 5 - registre de Chelles) - est contre l'emplacement de la gare tel qu'il est défini dans le dossier et propose de le transférer dans le quartier de l'Aulnoy afin de valoriser ce nouveau quartier.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations relatives au même sujet dans le cadre du thème n°1 (Positionnement, fonctionnalités des gares).

M. FEVRE – (Observation N° 22 – registre de Chelles) – « *Remise en état du milieu naturel sur le site du Montguichet, la remise en état après travaux sera validée avec l'AEV.* » « *Une colonisation naturelle des espèces sur site pourra être proposée, en fonction du risque d'implantation d'espèces exotiques. Le cas échéant, un semis d'espèces indigènes locales pourra être proposé.* »

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant le site de Montguichet, un ouvrage annexe est prévu sur un secteur de friche. L'emprise permanente est de l'ordre de quelques centaines de mètres carrés, pour une emprise chantier réduite à moins de 0,5 ha (pièce G.2 - §. 6.1.1.1).

Les principes de mesures de remise en état du site sont présentés en p. 219 de la pièce G.2 (§ 6.1.1.3) et repris dans l'observation n°22. Les modalités détaillées de mise en œuvre de ces mesures seront précisées dans le cadre des études à venir.

M. BOSC – (observation N° 25 – registre de Chelles) – demande la nature des impacts sur l'environnement et si la nature des sols sera modifiée.

Avis et commentaires de la SGP :

La nature des impacts environnementaux est détaillée dans l'étude d'impact (pièce G) jointe au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les impacts sur les milieux et les mesures d'accompagnement envisagées y sont présentés par thématique (milieux physiques, milieux naturels, milieu humain).

Concernant les impacts potentiels spécifiques sur les sols, ces aspects sont présentés au § 5.4 de la pièce G.2.

La réalisation du projet entraînera la modification de l'usage des sols en place au niveau des sites d'implantation des ouvrages émergents du métro (gares, ouvrages annexes). Cette modification est considérée comme faible du fait des emprises limitées des ouvrages émergents. De plus, le projet s'inscrit en grande partie dans des secteurs fortement urbanisés où les sols sont fortement artificialisés (imperméabilisation des sols, présence de réseaux, de canalisations...). S'agissant des espaces naturels, des mesures spécifiques seront mises en œuvre pour limiter les impacts, ainsi que des mesures de compensation si nécessaire.

Concernant le secteur spécifique de Chelles, la future gare du Grand Paris Express sera implantée au nord des voies ferrées du réseau Paris Est et à l'est de l'hôtel des impôts, sur les parcelles d'une zone pavillonnaire destinée à muter (Pièce D, §1.4). Dans cette zone, les sols sont déjà fortement impactés (constructions) et ne présentent plus de caractère naturel (sols revêtus sur une large partie de l'emprise).

COPROPRIETE « LE VILLANDRY » - (observation N°26 – registre de Chelles) – « *Pendant tes travaux de réalisation puis d'exploitation du tunnel, de la gare, des puits d'aération ... des nuisances (bruits, odeurs, circulation routière,...) sont prévisibles. Auprès de quel(s) organisme(s) des recours ou procédures seront-ils possibles?*

Est-il possible de prévoir un organisme "centralisateur" des réclamations potentielles?

Le Parc du Souvenir Emile Fouchard sera impacté par ces travaux: abattage d'arbres, passage de camions. Quelle surface maximale potentielle du chantier ? Quelles concertations (avec les associations environnementales et les riverains) sont prévues pour déterminer objectivement, la remise « en l'état » de ce parc ? ».

Avis et commentaires de la SGP :

La présentation des impacts du projet sur le Parc du Souvenir Emile Fouchard à Chelles est abordée au § 6.6.1.2 de la pièce G.2.

Le projet de gare de Chelles s'inscrit dans un contexte ferroviaire, le long de voies ferrées et à proximité de la gare RER Chelles-Gournay existante. L'emprise même de la gare n'impacte pas le parc Emile Fouchard mais des habitations de type pavillonnaire ainsi que le boulevard de Chilpéric. Seules les installations nécessaires à la réalisation du chantier, et donc temporaires, empiètent en partie sur l'extrémité sud du parc, au droit du stade d'athlétisme Pierre Dupont et nécessiteront l'abattage de quelques arbres.

Ainsi que mentionné dans l'étude d'impact, des mesures de réduction seront mises en œuvre en phase de préparation des travaux :

- optimisation des emprises de chantiers afin de limiter l'abattage d'arbres,
- identification par un marquage les arbres à abattre et ceux à conserver afin de maintenir une lisière boisée homogène et suffisamment dense au parc E. Fouchard au droit du chantier. La survie des arbres à conserver sera assurée par la mise en défens d'une emprise au sol. Aucun passage d'engin, affouillement, stockage de matériaux, etc. n'aura lieu sur ce périmètre de protection.

Il convient également de se référer aux avis et commentaires formulés par la SGP aux observations relatives au thème 11 (Communication – concertation).



IDFE – M. REDON – (observation N° 3 – Point N°10 – registre de Montfermeil) - *Il est indispensable de respecter les espaces de nature (ex: Forêt de Bondy) et de ne pas empiéter sur eux pour créer des zones de remisage par exemple »*

Avis et commentaires de la SGP :

Les enjeux relatifs à la Forêt de Bondy, entité du site Natura 2000 ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » (enjeu fort pour les oiseaux, enjeu moyen pour les habitats) ont été pris en considération à différents niveaux.

Au lancement des premières études techniques sur la ligne 16-17Sud-14Nord, différents scénarios de tracés ont été étudiés. Ils sont présentés dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique (§ 3.2.2 et § 6.1.1.2 de la pièce G.2). L'analyse multicritères réalisée a permis de retenir la variante qui évite l'implantation d'ouvrages au sein de la forêt de Bondy, et tout passage du tracé dans ou à proximité de ce site sensible.

Lors de la phase travaux, des mesures de réduction d'impact seront mises en œuvre dans le cadre d'un plan de management de l'environnement (cf § 6.1.1.3 de la pièce G.2). Elles concerneront notamment la maîtrise des nuisances sonores, la protection des arbres ou la remise en état du site après le chantier.

La question de l'impact éventuel de la gare en phase exploitation a également été intégrée dans l'analyse (§ 6.1.2.2 et 6.3.4 de la pièce G.2). L'implantation de la gare de Clichy-Montfermeil à quelques centaines de mètres de la forêt de Bondy pourrait entraîner une augmentation de sa fréquentation et ainsi induire un dérangement de la faune présente.. Cette augmentation devrait cependant être limitée de par la faible superficie de cet espace boisé et sa fréquentation déjà forte, au regard de forêts plus éloignées mais beaucoup plus grandes (Montmorency, Ferrières, Notre Dame, Sénart, voire Fontainebleau).

S'agissant des sites de remisage, le projet ne prévoit pas l'implantation d'un atelier au niveau de ce secteur. Le programme global du Grand Paris Express prévoit pour cette ligne, l'implantation d'un site de maintenance au niveau de la commune d'Aulnay-sous-Bois. Le dimensionnement prévu est adapté à la ligne 16-17Sud-14Nord, et ne nécessite pas la construction d'autre atelier.

ENVIRONNEMENT 93 – (observation N° 4 – registre de Montfermeil) – Protection des espaces naturels et agricoles «*Les espaces naturels et agricoles ne doivent pas être considérés comme des réserves foncières mais comme des éléments vitaux de l'aménagement futur de la région*» ; leur protection est essentielle. La gare de Clichy-Montfermeil doit être construite plus près du centre-ville de Clichy et ne pas influencer par ses impacts le site Natura2000 de la Forêt de Bondy. Les nouvelles dessertes de transports

ne peuvent donner prétexte à des projets démesurés comme celui appelé »Central Park« sur les communes de la Courneuve/Dugny/Stains/Saint-Denis/Garges-Lès-Gonesse.

La Société du Grand Paris affirme n'avoir aucun impact sur les espaces Natura2000 situés à proximité des gares et infrastructures associées à la construction de la ligne 16.

La dépendance de la construction de logements à la réalisation des gares dans un rayon de 800 mètres, est pourtant totalement intégrée dans le processus de l'enquête publique et rappelé avec force à l'occasion des réunions publiques entraînant des impacts directs et indirects sur les espaces naturels. Le président du directoire de la Société du Grand Paris l'a par ailleurs rappelé régulièrement dans ses interventions; ce sont 138 km² disponibles en foncier dans un rayon de 800 mètres autour des 69 gares prévues dans le projet du Grand Paris Express; la première opération immobilière annoncée le mercredi 5 novembre par la SGP à la gare de Créteil-I 'Echât, est bien la préfiguration d'une frénésie d'urbanisation, qui se manifeste d'ores et déjà avant l'arrivée des transports.

L'étude d'impact des gares est donc parfaitement incomplète dans l'enquête publique aussi bien pour la densification du tissu urbain que pour la consommation d'espaces naturels et agricoles: l'enquête publique doit préciser explicitement la protection des espaces naturels et agricoles dans le rayon de 800 mètres autour des gares.

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant les impacts du projet sur la Forêt de Bondy, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°3.

La Société du Grand Paris a en charge la construction des lignes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, des ouvrages nécessaires au fonctionnement du métro, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures. Si la construction d'un nouveau réseau de transport permettra de contribuer au développement urbain des communes desservies, notamment l'objectif des 70 000 nouveaux logements par an, la Société du Grand Paris n'a pas en charge les opérations d'aménagement urbain, situés à proximité du réseau.

La gare de Créteil l'Echât est en zone urbaine dense et l'opération de logements qui est prévue sera réalisée sur la gare et sur un parking de stationnement de surface dans le respect du plan local d'urbanisme en vigueur.

La densification des zones urbaines autour des gares résulte principalement de la mise en œuvre des plans locaux d'urbanisme, qui relèvent de la compétence des collectivités locales.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme résultant de la déclaration d'utilité publique de la présente opération ne prévoit pas la densification des zones situées autour des gares.

Les espaces naturels, comme la forêt de Bondy, font l'objet le plus souvent de protections d'urbanisme par les collectivités locales. La réalisation de nouveaux programmes d'aménagement s'inscrira dans le respect du schéma directeur de la Région d'Ile de France (SDRIF) qui fait de la protection des espaces naturels un enjeu majeur.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CLICHY/MONTFERMEIL – (Observation N° 5 – registre de Montfermeil) – « *Points de vigilance - Le premier aspect concerne l'aménagement du parvis de la gare et de ses accès, et plus généralement son intégration dans le secteur central du PRU. L'aménagement de ce secteur, dernière grande étape du Projet de Rénovation Urbaine, est stratégique pour nos deux villes, au regard des multiples enjeux qu'il concentre. Il est donc primordial que l'intervention de la Société du Grand Paris se fasse en coordination étroite avec les acteurs du territoire et que les contraintes du site soient bien prises en compte.* »

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris, depuis l'origine du projet, associe étroitement les acteurs territoriaux. Elle continue de le faire jusqu'à la mise en service des ouvrages.

MARTINE S. – (observation N° 6 – registre de Montfermeil) – demande de prévoir la préservation de la forêt de Bondy ainsi que des différents lieux historiques –Eglise, Musée, Parc des cèdres.

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant les impacts du projet sur la Forêt de Bondy, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°3.

ENVIRONNEMENT DHUIS ET MARNE 93 – (observation N° 7 – registre de Montfermeil) – demande : Que soit précisé les impacts liés au déroulement du projet de chantier et les mesures de compensation pour la consommation d'espaces naturels ainsi que des

engagements fermes garantissant la protection de toute urbanisation de la Dhuis et de la partie de la forêt régionale de Bondy à proximité de la gare.

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant les impacts liés au déroulement du projet de chantier.

La nature des impacts est détaillée dans l'étude d'impact (pièce G) jointe au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les impacts sur les milieux et les mesures d'accompagnement envisagées sont présentés par thématique (milieux physiques, milieux naturels, milieu humain).

Il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations relatives au même sujet dans le cadre du thème 6 (nuisances dues aux chantiers).

Concernant les mesures de compensation pour la consommation d'espaces naturels.

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°19, supra.

Concernant la protection de toute urbanisation de la Dhuis

La gare Grand Paris Express de Clichy - Montfermeil est située entre la promenade de la Dhuis et l'allée Anatole France, sur le secteur dit « central » du programme de rénovation urbaine en cours de définition.

Cette section de la promenade, composée de cheminements piétons et cyclistes, de pelouses ainsi que du parvis de la tour Utrillo est identifiée dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) comme un corridor avec une fonctionnalité écologique réduite à restaurer.

Les enjeux liés à la promenade de la Dhuis, entité du site Natura 2000 de la zone de protection spéciale (ZPS) « Sites de Seine-Saint-Denis » ont été pris en considération lors de la conception au moment de l'examen des différentes variantes. Il est à noter qu'aucune espèce ayant justifié la désignation du site au titre du réseau Natura 2000 n'a été identifiée lors des reconnaissances de terrain.

En phase de travaux, la construction de la gare nécessitera l'excavation temporaire d'un faible secteur de la promenade. Les cheminements piétons, cyclistes et cavaliers seront malgré tout maintenus et des mesures de réduction d'impacts seront mise en œuvre durant le chantier (balisage des emprises, protection des arbres,...).

Une fois la gare construite, le projet prévoit le réaménagement de la promenade en lien avec plusieurs partenaires (Agence des espaces verts, gestionnaire du site, le département de Seine-Saint-Denis, animateur du site ZPS, et la direction du PRU en charge du développement urbain du secteur) et en cohérence avec les orientations du SRCE.

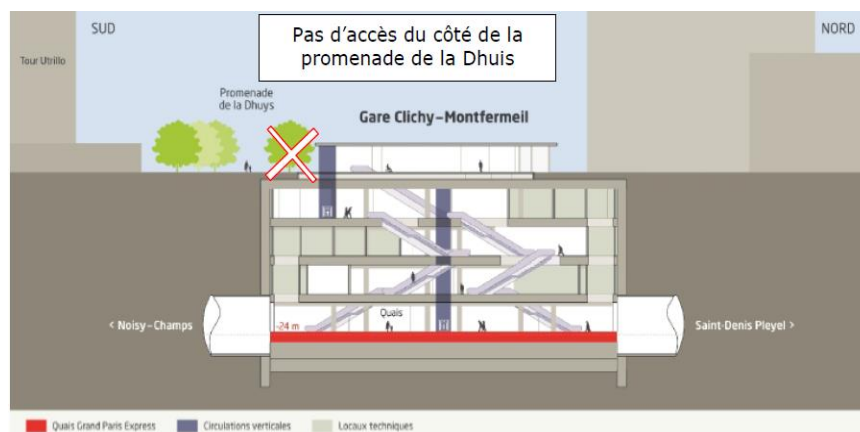
En phase d'exploitation, l'émergence de la gare sera située en bordure de la promenade de la Dhuis, dont l'intégrité sera ainsi rendue. À ce titre, le projet ne présente pas d'impacts directs sur la promenade à terme (Pièce J.7 - § 7.3.2).

Concernant les éventuels effets indirects liés à une augmentation de fréquentation, le projet prévoit que les accès à la gare ne soient pas situés sur la promenade ce qui permettra d'orienter les flux vers des espaces dédiés non sensibles écologiquement.

Concernant les impacts du projet sur la Forêt de Bondy, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°3.

M. LEMEN - (observation N° 1 - registre de Le Bourget) - S'interroge sur les nuisances sonores et vibratoires engendrées par le GPE sur son entreprise d'Enregistrement sonore et Edition musicale.

Avis et commentaires de la SGP :



Un impact éventuel est impossible à évaluer sans adresse précise.

Toutefois, en phase travaux, les nuisances sonores et vibratoires concerneront essentiellement les

abords de la gare (site de construction) ainsi que les axes privilégiés pour le charroi des camions (livraison de matériaux et évacuation des déblais). Des mesures seront mises en œuvre pour les réduire autant que possible (cf. Pièce G.2 - § 4.4 et § 7.5).

Il convient par ailleurs de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées dans les thèmes 4 et 5.

M. ABECASSIS - (observation N° 2 - registre de Le Bourget) - aimerait connaître les nuisances sonores et autres qui pourraient concerner son appartement situé au 5^{ème} étage du 54 av J. Jaurès.

Avis et commentaires de la SGP :

L'immeuble du 54 avenue Jean Jaurès est situé à environ 300 mètres de la future gare du Grand Paris Express et ne donne pas sur l'axe principal en lien avec les travaux (avenue de la Division Leclerc). Ainsi, il ne sera pas a priori situé dans la zone la plus exposée aux nuisances, notamment sonores, sans toutefois préjuger d'éventuelles modifications d'itinéraires pendant les travaux (modification des plans de circulation).

L'axe du tunnel passe approximativement au droit de cet immeuble. Toutefois, compte tenu de la profondeur d'excavation au tunnelier les nuisances liées au creusement seront négligeables.

Il convient par ailleurs de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées dans les thèmes 4 et 5.

Mme DELMAS – BLANC MESNIL ECOLOGIE – (observation N° 7 – registre de Le Bourget)

– Demande des réponses aux questions suivantes :

-La prise en compte de l'énergie grise nécessaire pour la construction des infrastructures et du matériel roulant,

-Les embouteillages pendant la phase de chantier, source de surconsommation et de pollution accrue,

-L' impact sur le réchauffement climatique pendant la construction et pendant son utilisation,

-Les conséquences environnementales des lieux de dépôt des déblais de millions de m3,

-La totale garantie de la préservation à très long terme des nappes phréatiques et notamment celle du Blanc-Mesnil qui est bue quotidiennement dans notre ville. Nous puisons notre eau dans le sous-sol,

-La totale garantie sur la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti,

-La qualité de l'air dans le métro notamment les particules fines et les métaux lourds,

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant la prise en compte de l'énergie grise (quantité d'énergie nécessaire au cycle de vie d'un matériau ou d'un produit, de sa production jusqu'au recyclage), la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche d'écoconception depuis le lancement du projet, afin d'instaurer dès le départ des réflexions sur les matériaux qui seront utilisés et sur la conception architecturale des bâtiments dans un objectif de réduction maximale des consommations d'énergie.

Concernant les embouteillages durant la phase de chantier et les fissures sur le bâti, il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées au thème 4.

Concernant l'impact sur le réchauffement climatique, ces aspects sont abordés au § 7.6.2 de la pièce G.2 du dossier d'étude préalable à l'enquête publique de DUP.

La méthodologie mise en œuvre pour une évaluation de l'impact global du projet intègre les cinq grandes thématiques suivantes :

- Les études et travaux préalables à la construction
- La construction de l'infrastructure,
- Les émissions dues au fonctionnement
- L'évolution induite de la mobilité en Ile-de-France,
- Les facteurs liés au développement du territoire.

L'évaluation a été réalisée avec la méthodologie CarbOptimum^R.

A l'échelle du Grand Paris, les résultats démontrent l'intérêt du projet au regard des émissions de gaz à effet de serre : la réduction des émissions liées à la limitation de l'étalement urbain (sous réserve d'une politique urbanistique volontariste) et à la réduction du trafic routier induite par le projet compensent les émissions liées à la construction et au fonctionnement de l'infrastructure.

Concernant la mise en dépôts des déblais : il convient de se reporter aux éléments de réponses apportés dans le cadre du thème 6 (nuisances dues aux chantiers).

Concernant la qualité de l'air dans le métro

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°8.

Concernant la préservation des nappes phréatiques

Dès la phase de conception, l'ensemble des précautions constructives seront étudiées afin d'éviter des impacts permanents sur les nappes phréatiques, notamment en termes de qualité des eaux (pièce G2 - § 4.2.2).

L'aménagement projeté n'est pas d'une nature telle qu'il puisse avoir un impact négatif significatif sur le contexte hydrogéologique où il s'inscrit. La nature de l'ouvrage ne présente aucun risque de pollution particulier vis-à-vis de nappes recensées sur le secteur d'étude.

Les méthodes constructives retenues permettront d'éviter les effets négatifs sur le fonctionnement de ces nappes. Il s'agit notamment du recours au tunnelier qui maintient les sols et les eaux en place, ou de la construction des ouvrages de gares avec la technique des parois moulées destinée à éviter tout rabattement de nappes.

Le tunnel mis en place dispose d'un revêtement étanche posé au fur et à mesure du creusement. Le vide persistant entre la roche et la paroi extérieure du tunnel a été comblé au fur et à mesure de l'avancement du chantier. L'ouvrage est raccordé de façon étanche aux tympans des stations. Ces dispositifs d'étanchéité (revêtement, vide annulaire, tympan) rendront l'effet de drainage improbable en phase d'exploitation.

Le fonctionnement du métro en phase d'exploitation n'est pas susceptible d'engendrer des problèmes de pollution pouvant avoir un impact sur la qualité des eaux souterraines.

Mme AMESTOY (observation N° 2 - registre de Saint Denis) bien qu'étant hors sujet son observation sur les pollutions en général et sur le parcours de l'A86 et la limitation de la vitesse à 30km/h, pourrait rejoindre l'éventuelle pollution que produirait le GPE.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se conférer aux analyses détaillées figurant dans la pièce G.

Mmes GRILL et GOUARD (observation N° 2 et 3 - registre de La Courneuve) s'inquiètent de savoir si la SGP a tenu compte de la rivière souterraine du CROULT.

Avis et commentaires de la SGP :

Le tracé de la ligne 16-14N-17S ne recoupe pas celui la rivière du Croult ni celui de la Vielle-Mer qui en est sa partie canalisée, du Parc Georges Valbon à la Seine. Le projet ne présente de ce fait pas d'impact direct sur cette rivière.

Par ailleurs, les modélisations hydrogéologiques réalisées afin d'évaluer les impacts éventuels sur les plans d'eaux du Parc Georges Valbon, indiquent que le projet ne présentait pas d'incidences significatives sur l'hydrogéologie locale (pièce J.7 - §.7), pouvant induire des effets indirects. Ceci est une conséquence positive des méthodes constructives utilisées, limitant les pompages : parois moulées et bouchon injecté pour les gares, creusement au tunnelier pour la section courante.

Cette analyse sera affinée dans le cadre des études et modélisations ultérieures qui seront réalisées pour l'élaboration du dossier au titre de la loi sur l'eau.

Un suivi des niveaux de nappes sera mis en œuvre afin de s'assurer de l'absence effective d'effets significatifs.

GROUPE DE TRAVAIL DE L'ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE MARNE & CHANTEREINE : - (observation N° 4 – registre de Champs sur Marne - Questions 14 et 15) – S'interroge sur l'implantation d'un ouvrage annexe dans le secteur du Monguichet et de son émergence dans un EBC et demande quelques précisions, une précision est aussi demandée sur l'organisation de l'évacuation des déblais dans la zone de la gare de Chelles et son incidence sur le parc Emile Fouchard.

Avis et commentaires de la SGP :

Il n'y a aucun ouvrage annexe prévu sur la commune de Gagny pour la réalisation de la ligne 16 du RTPGP. En revanche, la partie nord du territoire de la commune de Chelles est en effet concernée par l'implantation d'un ouvrage annexe (puits de sécurité) dans le secteur du Montguichet. Toutefois, cet ouvrage annexe n'est pas implanté sur un périmètre d'espace boisé classé et son implantation ne nécessite pas d'évolution des périmètres d'EBC en vigueur sur le territoire de Chelles.

M. WENTZEL (observation N° 10 - registre de Sevrans) – s'inquiète de la présence de gypse et des conséquences éventuelles dues à ce minéral – ainsi que de la dégradation du parc des Sœurs par l'emprise d'une émergence de gare.

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant la présence de gypse et ses conséquences éventuelles, il convient de se



Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17.

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées *

reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°1.

Concernant la dégradation du parc des sœurs par l'emprise d'une émergence de gare

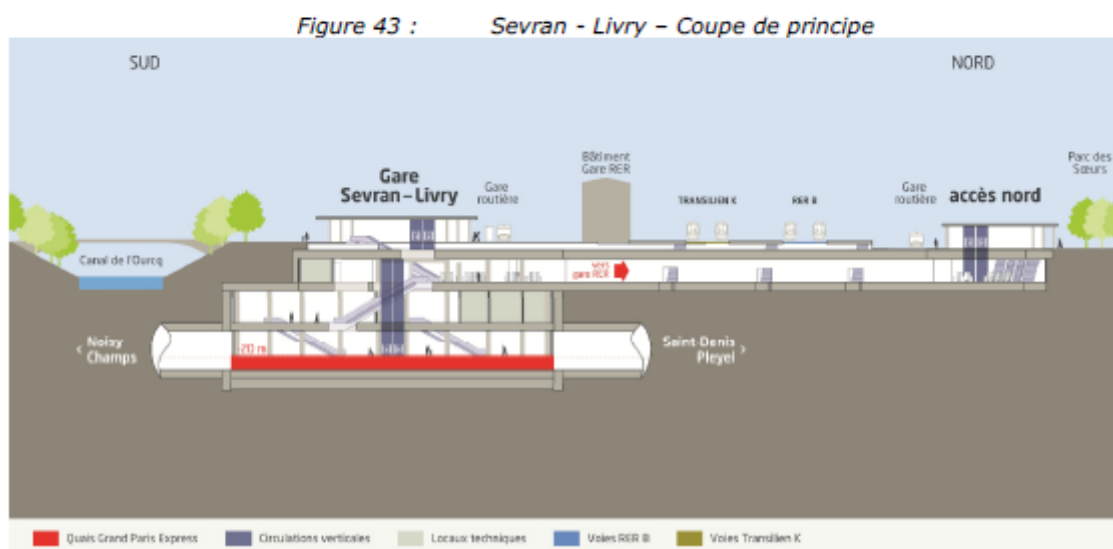
La nouvelle gare du Grand Paris Express de Sevrans-Livry prévoit en effet deux accès :

- Un accès principal donnant accès directement aux quais de la ligne 16, situé au centre de l'îlot formé par le plateau ferré et le canal de l'Ourcq, en lien direct avec la gare RER existante aujourd'hui.

- Au nord un accès secondaire qui sera aussi un nouvel accès au RER. Cet accès secondaire est localisé dans le Parc des Sœurs, en extrême limite sud, le long de la rue d'Estienne d'Orves

Il prendra la forme d'un édicule, c'est-à-dire d'une structure « légère », compacte, qui intégrera principalement les escaliers fixes et mécaniques et les ascenseurs d'accès aux quais. Cet édicule pourra intégrer également des services, du stationnement vélo, et permettre l'accès depuis un point d'arrêt bus à proximité.

Les dimensions de cet accès seront en adéquation avec les flux générés par le métro et le RER. Les études déjà réalisées donnent une surface approximative de 250 m² au sol. Les dimensions définitives seront précisées par les études à venir. La SGP veillera à minimiser l'impact sur les arbres.



En phase de chantier, des précautions particulières seront prises afin de limiter les impacts sur le parc : identification par un marquage les arbres à abattre et ceux à conserver, la survie des arbres à conserver sera assurée par la mise en défens d'une emprise au sol. Aucun

passage d'engin, affouillement, stockage de matériaux, etc. n'aura lieu sur ce périmètre de protection.

D'autre part, afin d'améliorer l'ambiance sonore du Parc des Soeurs une fois l'aménagement de la gare réalisé (ce parc est considéré comme une « zone calme », même s'il est a priori déjà assez impacté par le bruit du RER), des mesures d'aménagement sont envisagées (Pièce G.2 – §. 7.5.5.2 et Tableau 7.5-57).

M. et Mme RENOULT (observation N° 16 - registre de Sevrans) – s'inquiète de la dégradation du Parc des Soeurs par l'emprise d'une émergence gare dans celui-ci.

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à l'observation n°10.

Anonyme (observation N° 17 - registre de Sevrans) - s'inquiète de la dégradation du Parc des Soeurs par l'emprise d'une émergence gare dans celui-ci.

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations similaires déjà relevées dans le thème n°1 (Positionnement, fonctionnalités des gares).

CORIGAT – (observation N° 1 – registre de Le Blanc Mesnil) – demande la suspension du porté à connaissance préfectoral du 22 avril 2013 et la nomination d'un médiateur concernant les dangers potentiels de la gare de triage du Bourget-Drancy.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées dans le thème 5 (nuisances en phase exploitation).

Mme. CARPICO – (observation N° 3 – registre de Le Blanc Mesnil) – « *Avez-vous pensé aux risques inondations des gares actuelles et futures ? Est-il prévu d'installer des portillons automatiques hermétiques en cas d'inondation* »

Avis et commentaires de la SGP :

Le risque d'inondations a bien été intégré dans les réflexions de l'étude d'impact (G.1 - § 2.3 et G.2 - § 5.1). Ainsi, les ouvrages superficiels (gares et ouvrages annexes) concernés par le risque d'inondation ont été identifiés. Ils sont listés dans le tableau 5.1-2 de la pièce G.2 et reproduit ci-après.

Tableau 5.1-2 : Caractéristiques des ouvrages superficiels concernés par le risque inondation par débordement de cours d'eau

Nom de l'ouvrage	Implantation au sein du zonage PHEC	Implantation au sein d'un zonage PPRI/PSS	Zonage concerné	Niveau d'aléas de submersion
P64 - Puits de ventilation	OUI	NON	Aucun	Submersion inférieure à 1m
P65 - Puits de ventilation	OUI	NON	Aucun	Submersion comprise entre 1 et 2m
Gare de Chelles	OUI	NON	Aucun	Submersion inférieure à 1m Base chantier sur un aléa de submersion comprise entre 1 et 2m
P71 - Puits de ventilation	OUI	NON	Aucun	Submersion comprise entre 1 et 2m
P72 - Puits de ventilation	OUI	PPRI de la Marne en Seine-Saint-Denis (15/01/2010)	Zone verte	Submersion inférieure à 1m

A noter que le PPRI 77 est à priori en cours d'évolution via les Services de l'Etat concernés.

En cas de phénomène de submersion, ces émergences pourraient constituer des points potentiels d'entrée d'eau dans le système de transport du Grand Paris Express.

Afin de maîtriser cet impact, la mise hors d'eau des accès des ouvrages en zone inondable constitue une solution privilégiée. Cette mise hors d'eau « potentielle » nécessite au préalable une étude ouvrage par ouvrage des enjeux et risques d'inondation relatifs aux aménagements concernés afin de déterminer les moyens de protection permanents les plus adaptés.

Toutefois, en cas d'impossibilité technique, une alternative pourra être la mise en place comme des aménagements provisoires au cas par cas (ex : procédures d'obstruction des émergences sur le principe de celles mises en place actuellement par la RATP) (Pièce G.2 - § 5.1.2.3).

M le Président du Conseil général du Val de Marne – (courrier N°14 – registre préfecture) –
« Le Département considère que ces sites situés dans le périmètre de la nappe de Champigny ne sont pas appropriés pour recevoir des déchets inertes si le caractère inerte de ces derniers n'est pas démontré par des analyses systématiques sur les remblais. En effet, ces matériaux seront au contact immédiat d'une nappe qui alimente en eau potable 1 million de franciliens. Par précaution, en raison d'un risque sanitaire existant, ces sites doivent être écartés. »

Le Département demande par ailleurs que les carrières de Villegagnon et Pécly soient exclues des sites potentiels définitifs d'accueil de déchets inertes. »

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant l'utilisation de carrières pour la valorisation des déblais, seules des carrières dûment autorisées par l'administration à accueillir des matériaux inertes extérieurs seront utilisées. Ces autorisations supposent que pour ces carrières a été réalisée une étude démontrant l'absence d'impact de ces apports inertes sur leur environnement.

Les déblais feront l'objet d'analyses afin de s'assurer de leur caractère inerte. Dans le cas où certains matériaux ne répondraient pas à ces exigences, ils seraient éliminés selon d'autres filières plus adaptées (installations de stockage de déchets non dangereux, centres de traitement, ...). D'autre part, la traçabilité du devenir de l'ensemble des déblais sera assurée conformément à la réglementation (registre, bordereaux, ...).

M. PARIGOT – (courrier N° 19 – registre préfecture) – demande : *« Nous devons absolument préserver les bois de notre commune, les espaces verts, les poches Vertes ici et là sur notre territoire, les jardins familiaux, les, espaces verts dans chaque quartier ... Sur Champs sur Marne, ne détruisons pas les bois entre le quartier bois de Grâce et la ligne RER A, les bois le long de la D199, le long de l'avenue Général de Gaulle, le long du boulevard qui relie la D 199 à l'autoroute A4, sauvegardons aussi l'AFP A, les jardins familiaux .. »*

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP s'est efforcée au maximum d'inscrire les ouvrages en réduisant les impacts sur l'environnement, notamment les espaces verts. Ces aspects ont été traités dans le cadre de l'étude d'impact de la ligne 15 Sud en ce qui concerne ceux en lien avec la construction de la gare Grand Paris Express de Noisy-Champs.

Lors des étapes ultérieures de définition du projet, des inventaires écologiques complémentaires seront réalisés de même que la caractérisation des arbres en place. Ils permettront de limiter au maximum les surfaces impactées, notamment par les travaux. Durant la phase de chantier, des mesures d'accompagnement seront mises en œuvre (balisage, protection des arbres, réduction de nuisances, ...). Après les travaux, une remise en état des sites impactés sera réalisée en relation avec la commune et les organismes gestionnaires de ces espaces. Les éventuelles consommations d'espaces naturels et forestiers seront compensées par la reconstitution de milieux de même nature, si possible à proximité des zones impactées, permettant d'assurer les mêmes fonctions environnementales et sociales.

2.7.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le projet se situe à l'est de l'agglomération parisienne, dans une zone fortement marquée par les activités humaines, bien que subsistent quelques zones naturelles et semi-naturelles pouvant présenter un intérêt écologique.

La partie faune, flore et milieux naturels de la présente étude d'impact se compose comme suit :

- Une liste des zonages réglementaires et d'inventaires et autres zonages du patrimoine naturels ;
- Une présentation des milieux naturels et semi-naturels présents sur le fuseau d'étude ;
- Une description des sites Natura 2000 en potentielle interaction avec le fuseau d'étude
- Un état initial de la faune, de la flore et des milieux naturels, sur la base d'éléments bibliographiques et des résultats d'inventaires de terrain.

Le fuseau d'étude considéré pour l'étude faune-flore est un fuseau de 500 m de part et d'autre du projet de référence ou en variante. Les milieux naturels ou semi-naturels compris dans ce fuseau ou en interaction potentielle avec le fuseau ont été étudiés ici.

Le fuseau d'étude, localisé en grande partie au niveau en Seine-Saint-Denis, croise cinq PRIF (Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière) et deux ENS (Espaces Naturels Sensibles).

Les Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF) sont des espaces naturels, agricoles, forestiers ou des milieux dégradés à réhabiliter, souvent classés comme espace naturel ou agricole dans les documents d'urbanisme. Leur localisation et leur délimitation sont décidées et votées par les conseils municipaux concernés, le conseil d'administration de l'Agence des Espaces Verts (AEV) puis par le conseil régional d'Ile-de-France. Sur ces périmètres, l'AEV est autorisée à acquérir ces terrains. Ces acquisitions peuvent se faire, à l'amiable, par voie de préemption, ou, dans certains cas, par expropriation. Les espaces acquis sont soit gérés par l'AEV soit loués à des agriculteurs via la mise en place d'un bail.

La majorité des PRIF est située dans un anneau compris entre 10 et 30 km du cœur de l'agglomération parisienne, désigné sous le nom de ceinture Verte. Ce projet régional, approuvé en 1983 et toujours d'actualité, vise à maîtriser le front urbain, protéger et étendre le domaine forestier et favoriser le maintien de l'agriculture périurbaine. Les PRIF sont un des outils utilisés par ce projet de ceinture Verte.

Les Espaces Naturels Sensibles ont pour objectifs de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues, mais également d'être

aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. La politique des ENS s'appuie sur les articles L142-1 à L142-13 et R142-1 à R142-19 du Code de l'Urbanisme. Pour parvenir à remplir ces objectifs, les conseils généraux disposent d'une palette d'outils : le droit de préemption (outil foncier), l'établissement de conventions de gestion, que les conseils généraux peuvent passer avec des propriétaires en vue de l'ouverture au public, et la part départementale de la taxe d'aménagement (outil financier), affectée à cette politique en complément du budget général.

Sites Natura 2000

Faisant suite à l'adoption de la convention de Rio au « Sommet de la Terre » en juin 1992, l'Union européenne a développé sa politique en faveur de la préservation de la diversité biologique au travers de la création d'un réseau écologique cohérent d'espaces naturels dénommé «Natura 2000». Ce réseau repose sur les deux directives européennes Habitats et Oiseaux. Les sites Natura 2000 désignent à la fois les zones spéciales de conservation (ZSC) issues de l'application de la Directive « Habitats-Faune-Flore », et les zones de protection spéciale (ZPS) en application de la Directive « Oiseaux ».

Bien que la Directive « Habitats-Faune-Flore » n'interdise pas formellement la conduite de nouvelles activités sur les sites Natura 2000, cette directive instaure une évaluation des incidences Natura 2000 des plans et projets dont l'exécution pourrait avoir des répercussions significatives sur les sites (PSIC/SIC/ZSC, ZPS) dans les articles 6-3 et 6-4.

L'article 6-3 conduit les autorités nationales compétentes des Etats-membres à n'autoriser un plan ou un projet que si, au regard de l'évaluation de ses incidences, il ne porte pas atteinte à l'intégrité du site considéré.

L'article 6-4 permet cependant d'autoriser un projet ou un plan en dépit des conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site, à condition :

- Qu'il n'existe aucune solution alternative ;
- Que le plan ou le projet soit motivé par des raisons impératives d'intérêt public majeur ;
- D'avoir recueilli l'avis de la commission lorsque le site abrite un habitat naturel ou une espèce prioritaire et que le plan ou le projet est motivé par une raison impérative d'intérêt public majeur autre que la santé de l'Homme, la sécurité publique ou des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;
- Que l'Etat-membre prenne toute mesure compensatoire nécessaire pour garantir la cohérence globale du réseau Natura 2000, ces mesures devant être notifiées à la commission.

Cette directive a été transposée en droit français par l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001. Le régime d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est régi par le Code de l'Environnement (articles L414-4 puis R414-19 à 23). La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 a récemment complété ce dispositif.

Deux sites Natura 2000 sont potentiellement en interaction avec le fuseau d'étude. Il s'agit de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », dont certaines entités croisent le fuseau d'étude, et de la ZSC « Bois de Vaires », située à l'extérieur du fuseau (au sud-est de ce dernier), mais en interaction potentielle au niveau hydrogéologique (même nappe de sub-surface).

Dans ce contexte, une évaluation des incidences du projet au titre de Natura 2000 sera effectuée sur les deux sites susnommés.

Présentation des entités concernées par le projet

Le site Natura 2000 ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis » regroupent 15 entités, séparées de plusieurs kilomètres et insérée au sein d'une zone urbaine dense. L'intérêt de ce site Natura 2000 réside principalement dans la présence d'oiseaux d'eau en nidification. Les zones humides sont donc à considérer particulièrement.

Certaines entités de cette ZPS sont en interaction avec le projet, que ce soit directement (entité recoupée par le fuseau) ou indirectement (entité hors du fuseau mais présentant des milieux humides dépendant de la même nappe impactée lors de la construction des gares et ouvrages annexes).

Grand paysage

Les questions de paysage et de cadre de vie sont des thématiques d'actualité incontournables. Ainsi la démarche paysagère pour ce type de projet est primordiale et ce, à chaque étape du projet. Elle poursuit des objectifs de qualité du nouveau paysage produit par l'infrastructure et cherche à favoriser l'intégration par un choix adapté de la variante et des mesures efficaces d'insertion. La démarche paysagère ne s'intéresse pas uniquement aux effets visuels, elle intègre les dynamiques évolutives engendrées et les nouveaux usages du territoire.

La thématique paysage ne doit pas simplement se juxtaposer aux autres thématiques de l'état initial de l'environnement. La complémentarité et la cohérence des thématiques dans le cadre d'une approche globale de territoire sont primordiales.

L'approche paysagère s'intéresse dans un premier temps au paysage d'accueil du fuseau. Pour ce faire, l'approche paysagère s'appuie sur le fuseau produit à partir des différentes hypothèses de tracés et validé par la maîtrise d'ouvrage et les unités paysagères²

recoupées par ce dernier. Les unités paysagères ont été délimitées et décrites par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France (IAU-IdF, 2010). La présente partie de l'étude s'appuie sur ce découpage pour présenter le contexte et les enjeux propre au projet.

Sur le projet, les points de sensibilité sont peu nombreux et localisés :

- A hauteur du Val-de-Marne et de ses coteaux (vers les gares de Chelles et de Noisy-Champs) : bien que le fond de vallée présente une trame bâtie dense, plusieurs espaces naturels ponctuent les bords du fleuve. Comme par exemple : Le Parc Départemental de la Haute-Île ou la base de loisirs de l'Île de Vaires entrecoupés par Gournay-sur-Marne. En rive droite, le coteau boisé de Chelles tient une place paysagère et écologique importante ;
- A hauteur des coteaux de l'Aulnoye : Le fuseau recoupe les marges de la Forêt Régionale de Bondy et du Bois de la Couronne. Tout proche, le site inscrit « Mairie et son parc » à Clichy sous- Bois est également concerné ;
- Localement sur la plaine urbaine de Seine-Saint-Denis à hauteur des parcs urbains et périurbains : Le fuseau évite toutefois le Parc National de la Poudrerie de Sevrans et le Parc Départemental du Sausset. Toutefois, les sensibilités ne sont pas nulles.

Ces points de sensibilité sont à pondérer avec le fait que les variantes de tracés associées à ce fuseau passent en souterrain. Les effets visuels sont donc très limités :

Les sensibilités paysagères sont faibles à modérées pour le fuseau d'étude les émergences aériennes susceptibles de toucher aux coteaux de l'Aulnoye, qu'elles soient permanentes ou temporaires, devront faire l'objet de mesures d'intégration paysagère.

Le fuseau du tracé ne recoupe pas les grands parcs paysagers du Sausset, de la Poudrerie de Sevrans et de la Forêt Régionale de Bondy. D'autre part, les variantes sont prévues en souterrain. Toutefois, on prendra soin d'étudier l'effet visuel de la création de la gare du Blanc-Mesnil et de toute autre émergence terrestre susceptible d'entrer en co-visibilité avec les secteurs à enjeux. De plus, le projet de métro automatique devra être cohérent avec les projets de requalification en cours.

Les enjeux liés au milieu physique et souterrain.

Les enjeux liés au tunnelier

Le tunnelier ne nécessite pas la mise hors d'eau de la zone de travail. Il avance sous eau, la face avant étant étanche. De plus, il produit un tube en béton étanche à l'avancement. La pose du tube étanche est susceptible de perturber les écoulements, effet qui peut devenir permanent. Ce qui se passe à l'intérieur du tube n'a en revanche aucune incidence sur les eaux souterraines.

Les enjeux liés au tunnelier sont faibles.

D'autre part, le projet du Grand Paris Express est réalisé majoritairement en souterrain et fera l'objet de grandes fouilles ou d'excavation au niveau des gares et ouvrages annexes. Il convient donc de connaître les mouvements en surface du bâti dans les zones de travaux, sur tous les tronçons du réseau. Le tracé sur ces tronçons rencontre d'anciennes zones de carrière ainsi que des zones potentielles de dissolution du gypse. Cette étude permettra, en recourant à la méthode d'interférométrie satellitaire, de dresser un état des lieux de l'historique des mouvements jusqu'à ce jour et de les suivre jusqu'au commencement des travaux du tronçon considéré. Il convient d'apprécier le niveau de tassement dans la zone d'influence des travaux et d'identifier les constructions susceptibles d'être affectées par la décompression des sols et/ou le rabattement provisoire des nappes phréatiques dus au passage du tunnelier et aux grandes excavations à réaliser.

2.7.3 – Appréciations de la commission d'enquête

Les observations recueillies montrent le souci des habitants de conserver les parcs et jardins existants avec leur flore, leur patrimoine culturel le cas échéant et autant que faire se peut se prémunir contre la pollution.

Dans le dossier présenté à l'enquête, la SGP a exposé les mesures d'évitement mises en œuvre pour respecter l'environnement :

- *Limiter au maximum les déboisements qui sont des éléments paysagers importants,*
- *S'affranchir des sites protégés/remarquables sinon définir les mesures de compensation et de réduction des impacts adéquates,*
- *Eviter de creuser et/ou d'installer des zones de travaux dans des secteurs de forts enjeux paysagers.*

La SGP a été particulièrement attentive aux sites présentant des enjeux écologiques particuliers :

De nombreux intervenants ont fait part de leur crainte quant à la préservation des espaces boisés classés notamment l'EBC de Gournay sur Marne, le parc Emile Fouchard près de la gare de Chelles, la forêt de Bondy etc...

Ces observations sont pour la plupart assorties, soit d'un souhait de modification de tracé, soit d'une interrogation sur l'implantation d'un ouvrage annexe.

Sur le respect de l'environnement, la SGP apporte une réponse d'ensemble soulignant l'analyse présentée dans le projet initial qui fournit un inventaire détaillé des espaces patrimoniaux ou remarquables ainsi que les espèces qu'ils abritent.

Elle fait état des ajustements qui seront réalisés pour garantir que le projet ne porte pas atteinte à ces espaces à haute valeur biologique ou patrimoniale tant en phase de chantier qu'en exploitation.

Par ailleurs elle ajoute, que dans tous les cas où il sera nécessaire de procéder à des abattages d'arbres ou à des défrichements, des autorisations seront demandées. La SGP souhaite mener à l'échelle globale du programme, une démarche ambitieuse de compensation des espaces boisés en prenant en compte les enjeux des territoires concernés

Enfin, les mesures de compensation viendront en sus de la remise en état de la totalité de la surface impactée en phase chantier ; ces reboisements ponctuels constituent ainsi des mesures d'accompagnement qui permettront la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités ; tel sera le cas de tous les espaces boisés, quelle que soit leur superficie, impactés par l'implantation d'une base chantier.

La commission d'enquête estime que ces engagements témoignent de la volonté de la SGP de préserver au mieux l'environnement paysager et écologique et sont de nature à atténuer les craintes exprimées par les habitants.

2.8. – THEME N° 8 – L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE DES GARES ET LES INTERCONNEXIONS AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont décrits les principales caractéristiques du réseau GPE, en particulier les questions d'accessibilité des personnes et des véhicules aux gares, en tenant compte du fonctionnement actuel des transports et du report envisagé du mode de transport automobile vers les transports en commun.

Les observations recueillies des personnes et des collectivités locales reposent ces questions sous un jour pratique devant amener un certain nombre de réponses de la part de la SGP.

2.8.1 - Analyse des observations - avis et commentaires du maître d'ouvrage

Ce thème a fait l'objet d'un nombre important de remarques de la part du public et des institutions. Elles ont été regroupées par sujets de préoccupation :

L'accessibilité multimodale des gares

Dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont décrits les principales caractéristiques du réseau GPE, en particulier les questions d'accessibilité des personnes et des véhicules aux gares, en tenant compte du fonctionnement actuel des transports et du report envisagé du mode de transport automobile vers les transports en commun.

Les observations recueillies des personnes et des collectivités locales reposent ces questions sous un jour pratique devant amener un certain nombre de réponses de la part de la SGP.

Accessibilité des personnes

M. MIATTI (observation orale n° 2 – ville de Chelles) s'interroge sur les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite.

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris conçoit un réseau garantissant l'entière accessibilité de tous les voyageurs, quel que soit leur handicap ou leur difficulté à se déplacer, en répondant aux

exigences issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

A ce stade des études, la conception détaillée des gares n'est pas encore définie. Les études de conception s'appuieront sur les recueils de besoins réalisés par les associations et les organismes institutionnels (délégation ministérielle à l'accessibilité / DMA, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement / CEREMA). La Société du Grand Paris observe aussi les expériences de conception comparables pour en retenir les enseignements. Une démarche de concertation sur l'accessibilité des gares et des trains a été initialisée en novembre 2014 avec plusieurs associations représentatives.

La SGP a posé quelques grands principes : l'usage de la gare doit être permis par tous de la manière la plus autonome, simple et intuitive possible.

Cela se traduit en premier lieu par la recherche de parcours les plus courts possibles, directs et intuitifs, donc linéaires, structurés, avec un minimum de couloirs dans les gares et une organisation claire du parcours.

Afin d'assurer une continuité des cheminements depuis l'entrée de la gare jusqu'à l'intérieur des trains, les ascenseurs seront toujours implantés au moins par deux (pour une meilleure disponibilité), les portes et passages de validation seront de largeur adaptée, l'espace entre le quai et le train sera très faible et sans marche. Les différents services (vente de titres de transport, toilettes...) seront utilisables par tous.

Des dispositifs d'aide au repérage et à l'orientation seront mis en place :

- dispositifs tactiles : bandes d'éveil de vigilance, guidage au sol
- dispositifs sonores : signaux et messages d'information (collectifs et individuels), soin apporté à la qualité acoustique des espaces
- dispositifs visuels : une signalétique contrastée et de grande taille

Enfin, l'environnement intérieur des gares se voudra apaisant, favorable à un confort physique et psychologique (éclairage, matériaux...).

La piétonisation des rues

Mme VANDENBUSSCHE : (observation n° 3 – registre de Saint-Denis) demande « *qu'il y ait des îlots piétonniers dans les rues Sorin, Renouillières et Tunis à cause de l'augmentation du trafic routier qui arrivera avec la nouvelle gare SNCF St-Denis Pleyel* »

Avis et commentaires de la SGP :

La future gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express n'a pas vocation à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers et à ce titre, aucune augmentation du trafic routier n'est à prévoir du fait de l'arrivée de la gare. La gare ne proposera par ailleurs pas d'offre de stationnement de type parc relais dont la création ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris (Cf. avis et commentaires de la SGP ci-dessous).

Concernant la création d'éventuels îlots piétonniers, il est à noter que les projets urbains portés par la communauté d'agglomération Plaine Commune et accompagnant l'arrivée de la gare prévoient une augmentation du nombre d'habitants et d'emplois dans ce secteur et s'attachent donc à repenser l'organisation et le statut des voiries du quartier. La Société du Grand Paris est associée à ces réflexions dans l'objectif de favoriser l'accessibilité de la gare pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Accessibilité des véhicules**Parkings voitures et élargissement des chaussées**

M. MASSON (observation n° 1 – registre Saint-Denis) estime que l'accessibilité des gares par les voitures doit se faire en fonction des possibilités de parkings-voitures ; il demande « *combien de places* » seront réservés pour les résidents. Il souhaite voir « *l'élargissement des rues Pleyel, du Docteur Finot et du Boulevard Ornano* », car il pense aux embouteillages vers les gares. Pour les cyclistes, Il souhaite des garages sécurisés pour les vélos et les poussettes.

Avis et commentaires de la SGP :

La future gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express n'a pas vocation à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers et à ce titre, aucune augmentation du trafic routier n'est à prévoir du fait de l'arrivée de la gare. La gare ne proposera par ailleurs pas d'offre de stationnement de type parc relais dont la création ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris.

Concernant les voiries voisines de la gare (rue Pleyel, rue du Docteur Finot et Boulevard Ornano), la modification éventuelle de leur gabarit et de leur rôle fait l'objet d'études de la part de la Communauté d'agglomération Plaine Commune dans le cadre du projet urbain qui accompagnera l'arrivée de la gare. Le schéma de circulation actuel du quartier sera probablement profondément repensé.

La Société du Grand Paris est associée à ces réflexions dans l'objectif de favoriser l'accessibilité de la gare pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Conformément au programme Véligo mis en place par le STIF, les gares du Grand Paris Express seront équipées de consignes véligo fermées et sécurisées, ainsi que d'abris vélos. Pour la gare de Saint-Denis Pleyel, une consigne pouvant accueillir 160 vélos (avec possibilité d'extension) et un abri pour 80 vélos sont prévus au programme de la gare.

ANONYME (observation orale n° 2 – Ville de Champs sur Marne) s'interroge sur les possibilités de stationnement près des gares.

Avis et commentaires de la SGP

Les gares du Grand Paris invitent à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre globale de stationnement aux abords des gares.

Pour répondre à cet enjeu, la Société du Grand Paris a conduit une étude visant à mesurer l'impact de la création du Grand Paris Express sur les besoins en stationnement de rabattement aux abords de l'ensemble des gares du nouveau réseau. A partir d'un diagnostic précis de l'offre de stationnement de rabattement existante en Ile-de-France, cette étude permet de mieux comprendre la demande en matière de stationnement en identifiant notamment les sites pour lesquels la création, la reconfiguration ou la reconstitution de parkings serait à envisager.

Les parkings de rabattement ont des avantages mais aussi des inconvénients. Au titre des avantages, ils permettent d'améliorer la desserte des gares pour des usagers éloignés du réseau de transport en commun et qui, autrement, continueraient à utiliser la voiture pour l'ensemble de leurs déplacements. Mais les parcs de rabattement peuvent aussi avoir des inconvénients : ils coûtent relativement cher en investissement comme en exploitation, ils attirent du trafic automobile qui peut générer des nuisances pour les riverains, et enfin, ils peuvent aussi dans certains cas contribuer à inciter l'usage de l'automobile au détriment des transports en commun.

A noter également, qu'un réseau en rocade comme celui du Grand Paris Express engendre a priori moins de rabattement en voiture qu'un réseau en radiale car il ne répond pas au schéma traditionnel d'un parcours de la périphérie vers le centre pour lequel l'automobiliste termine son trajet en transport en commun pour éviter la congestion de la zone dense de l'agglomération.

Au regard de ces éléments, il convient de souligner que la question de la création de parcs de rabattement concerne essentiellement les zones où la couverture n'est pas suffisamment dense pour assurer un rabattement efficace en transport public (en bus, éventuellement en tramway) vers les axes structurants (métro, RER, Transilien).

Sur la ligne 16, l'étude conduite par la Société du Grand Paris montre que la création ou l'augmentation de l'offre de stationnement de rabattement peut être envisagée pour les gares de Noisy-Champs, Clichy-Montfermeil et Le Bourget RER. Ces gares constituent en effet de nouvelles portes d'accès au réseau de transport en commun francilien en lien avec les principaux axes routiers du bassin Nord-Est de la région.

Néanmoins, le financement et le pilotage de la création de ces nouveaux équipements de parkings ne relèvent pas du champ de compétence de la Société du Grand Paris mais de celui du STIF qui est chargé d'organiser la politique de rabattement à l'échelle de la région. C'est pourquoi, les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à enquête préalable à déclaration d'utilité publique par la Société du Grand Paris. L'opportunité et les modalités de mise en œuvre et de financement de ces opérations devront faire l'objet d'un dialogue associant le STIF, les collectivités et les aménageurs.

M. DJOKO (observation n°3 – registre Noisy Le Grand) souhaite savoir « *si toutes les nouvelles gares et gares en correspondance avec le RTGP seront équipées dès l'origine de stations pour vélos sécurisés (de type Véligo par exemple, développé par le STIF) pour inciter les nouveaux utilisateurs de cette ligne à accéder aux gares en vélo plutôt qu'en voiture, notamment par des personnes résidant dans un rayon de 2km maximum autour des nouvelles gares.* »

Il estime que les rames du RTGP « *devraient pouvoir intégrer dès l'origine un espace vélos (de même que pour les poussettes ou les UFR) pour les cyclistes, comme il est aujourd'hui possible pour eux d'utiliser leur vélo à bord des rames de RER et Transilien hors heure de pointe* ». Il estime qu'il faudrait des quais de 180 m pour éviter dans le futur l'agrandissement des gares devant tenir compte du trafic. Il indique enfin que « *pour limiter la fraude et améliorer le service aux voyageurs, le guichet des gares devrait être situé au niveau des lignes de contrôle des billets, comme cela se fait à toutes les stations de métro à Stockholm.* »

MME AMESTOY (observation n°2 –registre de Saint Denis) regrette « *que la plupart de nos habitations n'ont pas de garage* ». Elle aimerait « *pouvoir profiter de places à tarif réduit pour les véhicules* ». Elle indique « *qu'il est impératif que parmi les voies d'accès aux nouvelles gares, il y ait des pistes cyclables* ». Elle demande « *qu'il y ait une signalisation correspondante (panneaux) ainsi que des parkings à vélo.* » Elle entend par « *piste cyclables : un couloir de circulation propre aux véhicules non motorisé* ». Elle craint que l'accès à l'A86 ne risque d'aggraver la pollution de l'air. Elle souhaite aussi limiter la vitesse

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

de la circulation à 30 km/heure pour des questions de pollution et de sécurité mais aussi parce qu'il y a « *près de la gare une école maternelle, primaire et un collège, sans parler des Ecoles supérieures de kiné, ortho et ingénieurs* ».

Avis et commentaires de la SGP:

La future gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express n'a pas vocation à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers et à ce titre, aucune augmentation du trafic routier n'est à prévoir du fait de l'arrivée de la gare. La gare ne proposera par ailleurs pas d'offre de stationnement de type parc relais dont la création ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris.

Concernant les voiries voisines de la gare et la mise en place de pistes cyclables, la communauté d'agglomération Plaine Commune mène des études dans le cadre du projet urbain qui accompagnera l'arrivée de la gare. Le schéma de circulation actuel du quartier sera probablement profondément repensé et prendra en compte la possibilité de créer des pistes cyclables.

La Société du Grand Paris est associée à ces réflexions dans l'objectif de favoriser l'accessibilité de la gare pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

En outre, conformément au programme Véligo mis en place par le STIF, les gares du Grand Paris Express seront équipées de consignes véligo fermées et sécurisées, ainsi que d'abris vélos.

Enfin, la mise en place de secteurs où la vitesse de circulation des véhicules est limitée à 30 km/h est une piste qui est explorée dans le cadre des réflexions sur l'aménagement des abords des futures gares.

Entrées / sorties de gares :

M. DELIGNY (observation orale n° 6 de Chelles) estime qu'il faudrait une sortie de gare en direction du centre-ville (côté Mairie) qui ne peut être que bénéfique pour le commerce de la « Résistance ».

Avis et commentaires de la SGP :

La gare Grand Paris Express (GPE) de Chelles comportera, a minima, une entrée principale permettant d'accéder aux quais à partir du bâtiment voyageurs de la gare GPE. Cette entrée principale ouvrira sur le parvis de la gare GPE, qui assurera également la liaison avec la gare SNCF existante Chelles-Gournay et la gare routière. En outre, la gare GPE sera connectée à la galerie des voyageurs de la gare existante.

En conséquence, la nouvelle gare GPE sera donc très facilement accessible à partir de la rue de la Résistance et ses commerces.

ANONYME (courrier n° 3 – registre Préfecture de Paris) pose la question de savoir ce qui est prévu pour revaloriser le Quartier des Beaudottes à Sevrans, qui ne trouve pas sa solution en construisant des logements sociaux;

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous le thème 9 (développement économique et urbain autour des Gares).

M. ESCODA (observation n°7 - registre Sevrans) pense que « *laisser la gare de Sevrans-Livry en impasse lui semble très dangereux.* ». En effet, « *la nouvelle gare va considérablement obstruer ce cul de sac* ». La circulation bus, voiture, piétons etc. dans cette impasse lui semble impossible. « *Même en élargissant le pont du canal, cela ne changera rien au niveau de la circulation. La solution existe pourtant en désenclavant ce secteur par une voie qui longerait le canal par l'est et qui le traverserait pour rejoindre le grand rond-point au niveau du golf. Trois voies : une pour les bus en sens unique et deux pour l'accès au parking.* »

Avis et commentaires de la SGP :

L'accessibilité tout mode à la gare Grand Paris Express (GPE) a été étudiée, notamment en raison de son enclavement rendant difficile son accessibilité. Plusieurs solutions sont en cours d'étude afin d'améliorer ce point. Ces solutions privilégient toutes l'accès à la gare pour les modes doux et les bus.

Concernant l'accès par les véhicules particuliers et le stationnement :

Des difficultés de circulation et d'accès à la gare de Sevrans-Livry ont été relevées et sont en partie dues aux franchissements successifs du canal de l'Ourcq et du faisceau ferré.

L'agrandissement de l'ouvrage de franchissement (Pont RD44) est en cours d'étude par le département de Seine-Saint-Denis, la solution serait de créer une voie dédiée au bus en site propre afin de permettre une meilleure accessibilité aux bus depuis le sud de la gare. Cette hypothèse de travail prend également en compte une réorganisation du réseau de bus venant du nord de la commune.

La gare de Sevrans-Livry possède actuellement plusieurs zones de stationnement des véhicules particuliers à proximité de ses accès :

- Au Nord : le PIR dont un niveau est réservé aux usagers de la gare (peu utilisé car peu visible), le parking du marché (100 places environ sont occupées par les usagers de la gare), la rue d'Estienne d'Orves utilisée par du stationnement sauvage (100 places environs),
- Au Sud : le parking RFF (100 places) et les rues avoisinantes (environ 300 places sont occupées par les usagers de la gare).

La gare de Sevrans-Livry n'est pas une gare de rabattement en véhicules particuliers et n'a pas vocation à le devenir du fait de sa trame viaire contrainte. L'objectif est en revanche d'améliorer l'efficacité du dispositif existant : ainsi, l'accès au PIR sera revalorisé pour reporter le stationnement sauvage de la rue d'Estienne d'Orves et le stationnement du parking du marché. Le parking RFF est conservé.

Concernant les piétons et cycles :

La gare de Sevrans-Livry dispose d'une position et d'un cadre géographique favorable aux déplacements piétons et vélos : proximité des parcs de la Poudrerie, Badier et des Sœurs, du canal de l'Ourcq et du centre-ville de Sevrans.

La présence du faisceau ferré et du canal de l'Ourcq constitue une coupure dans les cheminements. La mise en place de deux émergences pour la gare du GPE, au nord et au sud des voies ferrées, permet de résoudre cette question :

- l'accès Nord draine les personnes venant du centre-ville de Sevrans et des terrains de la Marine,
- l'accès central, sur l'îlot ferré, ouvre la gare vers les terrains RFF (urbanisation futur), les quartiers sud de Sevrans et les quartiers nord de Livry-Gargan.

La visibilité de l'émergence centrale (sur l'îlot ferré) ainsi que son accès sont encore améliorés par la mise en place d'une passerelle dédiée aux modes doux franchissant le canal de l'Ourcq. Elle sera positionnée en cohérence avec l'agrandissement du pont de l'Ourcq et dans l'axe des cheminements piétons structurants depuis le sud vers la gare GPE.

La typologie de cette passerelle reste à définir mais elle peut prendre diverses formes selon les attentes : un ouvrage isolé venant doubler le pont existant ou bien une intégration à l'agrandissement du pont existant. Quelle que soit la variante adoptée pour le positionnement de la passerelle, l'accès à la gare par les piétons est possible depuis toutes

les directions. Les distances à parcourir entre les modes et les émergences ont été étudiés et sont acceptables (comprises entre 1 à 5 minutes pour la correspondance la plus longue).

Enfin, des stationnements vélos sont mis en place au plus proche des deux émergences.

Concernant les bus :

Aujourd'hui, La gare de Sevrans-Livry ne dispose pas d'une gare routière à proprement parler : cinq lignes la desservent (43, 147, 605, 618 et 623) de part et d'autre du faisceau ferré.

Le STIF prévoit un renforcement de cette desserte à l'horizon de la mise en service du Grand Paris Express : augmentation des fréquences de passage de certaines lignes, ajout d'une nouvelle ligne pour desservir Vaujours.

Les caractéristiques du secteur (voies ferrées, canal de l'Ourcq...) font qu'une réorganisation de la desserte en bus est nécessaire pour optimiser et fluidifier les itinéraires et aussi favoriser les échanges intermodaux.

Le principe adopté pour cette gare est le suivant : création de deux pôles bus, l'un au nord des voies ferrées et le second au sud, en relation avec les émergences de la gare GPE. De cette manière, les lignes de bus cheminant au nord restent au nord (de même pour les lignes cheminant au sud) et il n'y a pas de traversées superflues des voies ferrées ou du canal de l'Ourcq.

Une dépose est également créée au sud du canal de l'Ourcq, face à la passerelle piétonne, afin de faire descendre les usagers en correspondance en toute sécurité en cas de congestion du pont. Les bus cheminent tout autour de l'îlot pour effectuer leur retournement (lignes 605, 623 et Vaujours) ou continuer leur parcours (ligne 147).

GUENE (observation n°8 - registre Sevrans) propose que le positionnement de la gare de Sevrans soit revu. Il pense que « *le débat d'idées à propos de la gare de Sevrans/ Livry est insuffisamment développé* ». Il pense que « *le trou de la gare devrait se faire à la place de l'ancien pôle de tranquillité à proximité du "Pont Ballanger"* ». Il suggère aussi « *une implantation plus côté Mitry (côté Parc Poudrerie)* ».

Avis et commentaires de la SGP :

Une implantation se situant en limite du parc de la Poudrerie, à l'est de la gare RER existante a été envisagée lors des premières études d'opportunité : cette hypothèse a été écartée du fait de la distance de correspondance entre les quais RER et la gare GPE jugée

réhabilitaire. Le déplacement de la gare RER existante vers l'Est a lui aussi été jugé réhabilitaire du fait du coût induit.

Concernant une implantation de la gare à l'ouest de la gare existante vers le pont Ballanger, cette hypothèse n'a pas été étudiée : elle présente une insertion urbaine proche de celle retenue, avec une correspondance plus longue vers les quais RER, mais avec un impact foncier plus important que l'implantation retenue.

M Mme RENOULT (observation n°16 - registre Sevrans) contestent l'implantation de la gare coté « parc des sœurs », à cause de la disparition des arbres. Ils souhaitent seulement un accès de type métro sans construction béton.

Avis et commentaires de la SGP :

L'émergence prévue dans le parc des Sœurs est une émergence secondaire, l'accès principal à la gare est situé sur le parvis de la gare existante au sud des voies ferrées. L'insertion urbaine précise de cet accès secondaire est en cours d'étude, l'objectif de conception architecturale du bâtiment est la création d'une émergence minimale de type « métro parisien » où les seuls éléments visibles sont les trémies de circulation verticales (escaliers fixes et mécaniques) et les ascenseurs, un auvent venant en protéger l'usage contre les intempéries.

ANONYME (observation n°17 - registre Sevrans) souhaite la mise en place d'ascenseur pour PMR et est contre accès coté parc des sœurs avec crainte de nuisances sonores.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation orale n° 2 – ville de Chelles, supra.

Mme. AUSTERLITZ (observation n°2- registre Saint Ouen) espère une sortie de la ligne 14 vers le quartier des Docks qui se développe ?

Avis et commentaires de la SGP :

La partie de la ligne 14 desservant les Docks de Saint-Ouen à la future station Mairie de Saint-Ouen n'est pas concernée par la présente enquête publique. Cette partie du prolongement de la ligne 14 est en effet sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP. Elle a fait l'objet d'une enquête publique en janvier-février 2012 et a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 4 octobre 2012.

Evacuation des personnes en cas d'incendie

M. FEVRE (observation n° 22 - § sécurité incendie – registre Chelles) : « comparons au tunnel sous la Manche » Pour le tunnel sous la Manche, les liaisons entre tunnel ferroviaire et tunnel de service sont réalisées tous les 375 m. Pour le métro parisien, on a une station environ tous les 400 m. le GPE n'offre une évacuation que tous les 800 m. Il demande « *en combien de temps, les aménagements du GPE permettent-ils de mettre à l'abri la totalité des voyageurs d'une rame à l'heure de pointe en tenant compte de la largeur des quais latéraux du tunnel et de l'encombrement au pied de l'escalier ?* »

Avis et commentaires de la SGP :

La position des puits d'accès des secours tous les 800 m respecte les dispositions de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes.

La Société du Grand Paris privilégie de rapatrier par matériel roulant les passagers à quai ou à proximité du quai et à assurer les dispositifs de communication avec les passagers à bord des trains.

La Société du Grand Paris souhaite que les passagers utilisent le moins possible, en cas d'évacuation, les cheminements en tunnel et les puits. En cas de nécessité de circuler sur le cheminement en tunnel, le parcours devra se faire sur une petite distance, par exemple stationnement du matériel roulant à proximité de la gare, ou transfert d'un matériel roulant à un autre. Ce cheminement devra être intégré dans un processus d'« Evacuation Contrôlée ».

Aménagement à venir des quartiers

GTACP de Marne et Chantierine - M. THILL (observation n° 4 - registre Champs sur Marne).

Il s'agit d'un dossier avec préambule et 23 questions. Le dossier traite dans une première partie de l'emplacement de la gare de Chelles, de l'environnement de la gare et de l'avenir des quartiers concernés. Dans une deuxième partie, il questionne sur l'impact et le traitement des risques identifiés, sur la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises.

La question 5 porte sur l'intermodalité avec le réseau routier et les parcs de stationnement aux abords des gares : « *les solutions retenues par la SGP à ce problème (...pas de nouveau parking, pas d'aménagement majeur de la gare routière) semblent ne reposer que sur l'évaluation du STIF que 49 % des utilisateurs de la gare viendraient à pied ou en vélo...Au cas où il s'avèrerait très vite que les estimations de répartition du STIF sont*

erronées, ou que les flux internes et externes à la gare ne seraient pas conformes aux prévisions, quels scénarios de secours ou de repli ont été étudiés entre la SGP, la Municipalité, les Municipalités voisines et quels financements seraient associés . »

La question 6 sur l'accessibilité et la sécurité aux abords et à l'intérieur des gares interpelle :
« quel processus permettra d'associer les utilisateurs actuels et futurs de la gare, les commerçants, la municipalité ou les autres collectivités locales pour valider les options du cabinet d'architecte » ...

La question 8 porte sur la correspondance avec le réseau ferré existant

« La SGP a affirmé en réunion publique que l'augmentation de flux de voyageurs (triplement , de 17000 aujourd'hui à 45000 demain, se reporterait essentiellement en flux interne à la gare, correspondant entre la ligne P et ligne 16 : quels nouveaux scénarios seraient envisagés (agrandissement des gares existantes ou en chantier) ?

Quelle capacité possibilités d'aménagements d'espace de correspondances nouveaux subsiste ? Quelles seraient les conséquences sur les aménagements directement liés aux flux de circulation interne et externes ? Quelle concertation serait organisée par SGP avant toute prise de décision dimensionnante, sous quelle forme, comment la population y serait associée, quels types de financement pourraient être envisagées ?

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant la question 5 :

Une étude relative à l'opportunité de création de parkings de rabattement à proximité des gares du réseau du Grand Paris Express a été menée, en particulier sur la ligne 16, par un bureau d'études spécialisé pour le compte de la Société du Grand Paris.

Cette étude vise à mesurer l'impact de la création du Grand Paris Express sur les besoins en stationnement de rabattement aux abords des gares du GPE. La méthode utilisée vise à objectiver les besoins futurs à partir d'une analyse multicritère conduite à l'échelle des bassins de déplacement.

Cette étude, validée par le STIF, n'a pas identifié, dans le cas de la gare de Chelles, l'opportunité d'augmenter l'offre proposée par le parking existant sis au droit de la gare SNCF Chelles-Gournay.

Concernant la question 6 :

Depuis sa création, la SGP a défini et mis en œuvre une démarche de concertation avec les territoires à travers :

- des comités techniques et des comités de pilotage par gare présidés par les élus où participent l'ensemble des partenaires institutionnels des territoires.
- des réunions publiques de présentation du projet et d'échange sur le projet.
- des rencontres avec les associations ou des assemblées de quartier qui le souhaitent.

Cette démarche se poursuivra tout au long de la réalisation du projet et permettra d'échanger et de partager sur le déroulement du projet.

Les problématiques de sécurité publique et d'accessibilité aux abords et à l'intérieur des gares sont notamment traitées à l'occasion de la rédaction de l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP) et de la notice descriptive du traitement de l'accessibilité, ces deux documents étant produits dans les dossiers de demande de permis de construire. Ces études sont présentées aux sous-commissions préfectorales de sécurité publique et d'accessibilité, qui rassemblent, selon la formation compétente, les autorités de l'état (préfecture, DRIEA, police), les collectivités locales (mairie), un certain nombre de professionnels (architectes), et des représentants des associations de personnes handicapées du département. Ces sous-commissions rendent des avis, qui sont versés au dossier de permis de construire. Les permis de construire délivrés tiennent compte des prescriptions émises par ces commissions.

Concernant la question 8 :

Il n'est pas prévu un triplement de l'augmentation de flux de voyageurs de la gare de Chelles. Les estimations actuelles sont plus proches d'un doublement. Cette augmentation concerne en premier lieu les flux de correspondance entre les lignes existantes RER et P et la future ligne du GPE, puisque ces flux n'existent pas aujourd'hui. Comme indiqué en page 71 de la pièce D du dossier d'enquête publique (*Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants*), des études sont menées par RFF/SNCF sur les adaptations de la gare existante pour accueillir ces nouveaux flux. Le dispositif de concertation mis en place par la SGP sur la nouvelle gare et évoqué plus haut s'applique aussi à ces projets d'adaptations.

Les interconnexions avec les autres modes de transport

Avec les lignes du RER

LE CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE (courrier n°14 - registre de la Préfecture de Paris) demande à ce que soit garantie les interconnexions et les équipements d'intermodalité en Seine et Marne en particulier à Chelles entre le RER E, la Ligne P et la future ligne 16 du

métro. Il souhaite que soient garantis le financement et la réalisation des équipements d'intermodalité (gares-routières, parc-relais, parvis, stationnements vélos) pour une mise en service dès 2023.

Avis et commentaires de la SGP :

Les éventuels travaux d'adaptation des gares existantes, ainsi que la mise en place des équipements d'intermodalité, seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures du projet présenté à l'enquête publique. Sur ces deux thèmes (interconnexions et intermodalité), la Société du Grand Paris, le STIF et les différents acteurs concernés (opérateurs, gestionnaires d'infrastructures, collectivités locales...) travaillent en coordination étroite. La Société du Grand Paris n'a pas la compétence de réalisation des parcs relais et des gares routières.

LE COMITE DES USAGERS DU RER B (observation n°2– registre Drancy) reste dubitatif quant à l'utilité et à la destination de la ligne 16 pour la désaturation des lignes existantes alors que la ligne B Nord est toujours saturée.

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce H du dossier d'enquête publique (*Evaluation socio-économique*) présente notamment les effets de la réalisation du Grand Paris Express sur les autres lignes de transport en commun, à la fois à l'horizon de réalisation du réseau dans son ensemble (chapitre H3, pages 24-25) et à l'horizon de mise en service du projet composé des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (chapitre H4, pages 48-49). Il est notamment précisé :

« Les effets de la réalisation en 2023 des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel sur les autres lignes de transport en commun sont logiquement moins importants que ceux du réseau Grand Paris Express dans son ensemble. Les bénéfices de la création du nouveau réseau en matière d'allègement des lignes radiales ne sont en effet entièrement atteints que lorsque les liaisons de rocade sont complètes, de manière à jouer pleinement leur rôle dans la recomposition des itinéraires de banlieue à banlieue.

Pour autant, le projet présenté à l'enquête publique possède un impact positif perceptible sur la fréquentation et la charge de certaines des lignes structurantes du réseau existant qu'il intercepte. Cela concerne notamment les lignes de RER B et E, en particulier dans leur partie Est : par rapport à une situation dans laquelle les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel ne seraient pas réalisés («

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

situation de référence » définie au titre 1.1.2 ci-avant), ces deux lignes voient leur fréquentation allégée d'environ 5% grâce aux itinéraires nouveaux permis par la réalisation de la ligne 16 et du prolongement de la ligne 14 à Saint-Denis Pleyel.

De même, la charge maximale sur les RER B et E est réduite avec la réalisation des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, en particulier sur la section Châtelet – Aulnay-sous-Bois du RER B (itinéraire alternatif offert par la ligne 16 et la ligne 14 pour relier les territoires desservis à la Plaine Saint-Denis et au centre de Paris) ainsi que sur le tron commun et la branche « Chelles » du RER E. »

Avec la réalisation du tronçon nord de la ligne 17 (à partir de 2024 jusqu'à Roissy, puis au Mesnil-Amelot), l'effet d'allègement du RER B dans sa partie nord sera amplifié.

LE CONSEIL MUNICIPAL DE NOISY-LE-GRAND (Délibération du CM N°14/204 du 19/11/14) (observation n°6– registre Drancy) rappelle l'avis favorable donné au projet de la SGP, sous réserve de réponses de la SGP concernant :

- l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord en gare de Noisy-Champs,
- les travaux pour les lignes 11, 15 et 16 se fassent en concomitance,
- les moyens techniques soient mis en œuvre pour permettre la création en souterrain d'un nombre de places de stationnement conséquent pour permettre l'accueil des usagers du GPE,
- l'implantation d'un site de remisage de la ligne 11 ne se fasse pas sur son territoire, que la charge des ouvrages rendus nécessaires par la réalisation du GPE ne reviennent pas aux collectivités locales.

Avis et commentaires de la SGP :

Pour mémoire, les travaux de réalisation de la gare de Noisy-Champs sont hors périmètre du projet présenté à l'enquête publique. La gare sera réalisée dans le cadre du projet « Ligne Rouge 15 Sud / Pont de Sèvres – Noisy-Champs », déclaré d'utilité publique par le décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014. Toutefois, la pièce D du dossier d'enquête publique (*Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants*) rappelle les principales dispositions constructives de cette gare (page 68) :

« La gare de Noisy-Champs est organisée en terminus pour les liaisons de la ligne Rouge provenant respectivement de Saint-Denis Pleyel (ligne 16) et de Pont de Sèvres (ligne 15). Ce terminus comprend deux niveaux de manière à optimiser son exploitation et son insertion dans le site. Le niveau supérieur correspond au terminus de la ligne 15 en provenance du

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

sud, tandis que le niveau inférieur correspond au terminus de la ligne 16 en provenance du nord. A titre d'exemple, un voyageur en provenance de Saint-Denis Pleyel monte d'un étage pour poursuivre son trajet en direction de Pont de Sèvres.

La configuration des ouvrages préserve par ailleurs la possibilité technique de supprimer la rupture de charge (...) »

Le conseil municipal de Noisy-le-Grand demande que l'interopérabilité « se fasse en gare de Noisy-Champs afin de garantir une continuité des trains sur le tronçon Est de la ligne 15 Sud allant de Champigny Centre à Noisy-Champs ». Ce schéma d'exploitation est bien celui prévu dans le cadre des orientations gouvernementales présentées le 6 mars 2013, qui conduisent notamment à la constitution d'une ligne 15 reliant sans rupture de charge Noisy-Champs, Pont de Sèvres, Saint-Denis Pleyel, Rosny Bois-Perrier et Champigny Centre. Ainsi, depuis Noisy-Champs, les voyageurs pourront notamment se rendre à toutes les autres gares de la ligne 15 Sud sans avoir à changer de train à Champigny Centre, et inversement.

Les études menées par la Société du Grand Paris ont montré que des besoins en stationnement supplémentaire pourraient être constatés à l'horizon de mise en service du Grand Paris Express dans différentes gares, dont celle de Noisy-Champs. A cette gare, les infrastructures réalisées par la Société du Grand Paris offrent l'opportunité d'aménager plus de 200 places souterraines au-dessus du terminus des lignes 15 et 16. Les modalités de financement et de gestion de ces places ne sont pas établies à ce stade. Ces aspects devront faire l'objet d'échanges avec le STIF et les deux villes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne. Afin d'assurer le bon fonctionnement de la gare et de ses abords, la création de ces places devra s'accompagner d'une réflexion conduite par les deux villes à l'échelle du projet urbain (règlementation du stationnement autour de la gare, évolution de l'offre de stationnement résidentiel dans le cadre du projet urbain, etc.).

Le prolongement de la ligne 11 n'est pas dans le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Le planning de mise en service des lignes 15 et 16 implique, en regard de la durée des chantiers, que ceux-ci seront concomitants.

Avec les lignes SNCF : ligne H

AUT - FNAUT Ile de France (observation n°33 – registre Chelles), se prononce clairement pour un site à l'est du faisceau ferroviaire, afin de pouvoir faciliter le passage entre la ligne ferroviaire H et du RER D et les lignes de métro 15,16 et 17. Dans l'hypothèse où le site Ouest serait définitivement retenu, elle demande au maître d'ouvrage d'amender son projet et de répondre au sujet de :

- la mécanisation des accès des quais des lignes D et H vers la passerelle reliant la gare Saint Denis-Pleyel à la gare Stade de France Saint-Denis
- la couverture de la passerelle
- la mécanisation de la passerelle
- la mise en place d'ascenseurs à la gare Saint-Denis Pleyel pour permettre de passer du niveau + 40 m au niveau 0 des quais des métros

En fait, lors du débat public, le projet de la future gare du GPE à l'ouest du faisceau ferroviaire avait été préféré à celui du projet à l'est, *« au détriment de la qualité des correspondances mais au profit des projets locaux d'urbanisme portés par la Communauté d'Agglomération de Plaine-Commune et la Mairie de Saint-Denis. »*

Avis et commentaires de la SGP :

Le choix de la localisation de la gare de Saint-Denis Pleyel est le résultat d'une analyse multicritères entre plusieurs scénarios. Cette analyse est présentée aux pages 29 et 30 de la pièce D du dossier d'enquête publique. Comme indiqué dans ce document, deux scénarios d'implantation ont été étudiés, l'un à l'ouest des voies ferrées, l'autre à l'est des voies ferrées et c'est celui situé à l'ouest qui a été choisi pour les raisons présentées dans le dossier.

Concernant les propositions de la FNAUT pour améliorer la qualité de la correspondance entre les lignes Grand Paris et le RER D, la mécanisation des accès des quais de la ligne D vers la passerelle existe (le projet d'arrêt de la ligne H n'est pas suffisamment avancé à ce jour mais une mécanisation avec ascenseurs pour les PMR sera obligatoirement prévue). Pour la couverture de la passerelle de correspondance sur toute sa longueur, cette possibilité est à l'étude. Enfin, en ce qui concerne une éventuelle mécanisation de cette passerelle, elle n'est pas prévue à ce stade car il est à noter que, compte tenu du niveau de la passerelle existante de la gare RER D à laquelle elle se raccorde et compte tenu des contraintes de gabarit au-dessus des voies du réseau ferré national qui contraignent directement l'épaisseur du tablier, une telle mécanisation n'est pas possible sur la travée qui enjambe les voies en question. Cette question va néanmoins être réexaminée dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre.

Tout ce qui sera mis en œuvre pour améliorer la qualité de la correspondance avec le RER D profitera à la correspondance avec la ligne H dans le cas où ce projet serait réalisé. A ce sujet, il est à noter que l'ensemble des études conduites par la Société du Grand Paris (sur la gare comme sur l'ouvrage de correspondance) préservent la possibilité qu'un arrêt sur la ligne H soit réalisé.

Enfin, l'organisation interne de la gare Saint-Denis Pleyel prendra en compte les objectifs de confort des voyageurs en correspondance et de rapidité des parcours. C'est pourquoi des solutions d'organisation avec un parcours direct en ascenseurs de la mezzanine d'échanges au-dessus des quais des lignes Grand Paris Express vers le niveau de la passerelle de correspondance sont à l'étude dans le cadre des études d'avant-projet.

LES MAIRES de BOUFFEMONT (courrier n°2), D'EZANVILLE (courrier n°4), de BESSANCOURT (courrier n°5), de TAVERNY (courrier n°7), D'EAUBONNE (courrier n°8), de LUZARCHES (courrier n°9), de FREPILLON (courrier n°11), du PLESSIS BOUCHARD (courrier n°12), de PONTOISE (courrier n°13), de SAINT-PRIX (courrier n°15), le CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE (courrier n°10), dans le registre de la Préfecture de Paris, souhaitent l'arrêt du Transilien ligne H en gare de St Denis Stade de France avec une correspondance via la passerelle avec St Denis Pleyel du SGP.

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris, dans la limite de ses compétences, prend en compte la demande des collectivités du Val d'Oise d'un arrêt de la ligne H en gare Stade de France – Saint-Denis. En effet, elle intègre la possibilité de réalisation de cet arrêt supplémentaire dans la conception de ses ouvrages et en particulier :

- l'ensemble du dimensionnement de la gare Saint-Denis Pleyel et de la passerelle de correspondance avec la gare du RER D, et de la ligne H le cas échéant, intègre les flux correspondants à l'arrêt de tous les trains de la ligne H ;
- la passerelle de correspondance à réaliser est conçue comme pouvant être adaptée à la réalisation des quais de la ligne H.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE (courrier n°10 - registre Préfecture de Paris) émet des réserves sur le projet de nouveau métro en demandant que la connexion entre les lignes 15, 16, 17 soit préservée de façon à assurer à terme la liaison directe entre Roissy et La Défense sans rupture de charge. Il demande en outre la possibilité de débranchement de la ligne 16 en Gare du Bourget, permettant de doubler la fréquence de la Ligne 17 de Pleyel à Roissy en cas de forte affluence."

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant la possibilité d'une interconnexion entre les lignes 15, 16 et 17 en vue de préserver à terme la possibilité d'une liaison sans rupture de charge entre Roissy et la Défense, ce point a été examiné dans le cadre des études qui ont été menées, notamment sur les aspects ayant trait à l'exploitation du projet.

D'une part, le schéma d'ensemble approuvé en août 2011 prévoit, en son chapitre 3 :

« Les réseaux complémentaires structurants proposés à l'Est et au Nord-Ouest de Paris (...) pourraient être exploités via des technologies compatibles avec les choix effectués pour le réseau de métro du Grand Paris (automatismes, mode de roulement, capacité, etc.). La question de la structure optimale pourra alors se poser.

Cet aspect devra faire l'objet d'un examen particulier entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société du Grand Paris, avant les décisions sur les choix de conception des systèmes et des principaux ouvrages d'interconnexion. »

Cette analyse conjointe des schémas d'exploitation envisageables sur le réseau Grand Paris Express a ainsi été menée à partir de 2012, en prenant notamment en compte les critères de trafic prévisionnel (quelles étaient les structures d'exploitation générant la demande de transport la plus importante ?) et d'exploitabilité (quelles étaient les structures d'exploitation présentant la plus grande robustesse à moyen et long termes ?), au regard des coûts de réalisation et de fonctionnement associés à chaque schéma.

Ces études ont conclu à l'opportunité de la définition d'une liaison de rocade regroupant les tronçons les plus chargés de la ligne Rouge (relevant du réseau de transport public du Grand Paris) et de la ligne Orange (relevant du réseau complémentaire structurant). Une telle liaison de rocade permet en particulier de desservir les secteurs les plus denses de la proche couronne et de maximiser l'effet de désaturation des lignes radiales de transport en commun en cœur d'agglomération. Cette structure d'exploitation a été confirmée dans les orientations présentées par le Gouvernement le 6 mars 2013 dans le cadre du « Nouveau Grand Paris » avec la création de la ligne 15.

Dans cette structure d'exploitation, à partir de l'horizon 2027 (mise en service complète du tronçon « Ligne 15 Ouest »), la gare d'interconnexion Saint-Denis Pleyel est organisée en gare passante pour les trains de la ligne 15 et en gare terminus pour les trains des lignes 16 et 17. Un changement de train est ainsi nécessaire entre la ligne 15 et les lignes 16 / 17.

D'autre part, des études complémentaires ont été menées pour examiner les solutions techniques qui permettraient d'éviter une rupture de charge sur la liaison entre Roissy et La Défense. Il est ressorti de ces études que l'absence de rupture de charge nécessiterait la création d'un ouvrage d'interconnexion entre les lignes 15 et 17, permettant aux trains de la ligne 17 de circuler sur la ligne 15 jusqu'à Nanterre La Folie.

Un tel ouvrage impliquerait toutefois des travaux de génie civil très importants ainsi que des acquisitions foncières ayant un impact direct sur une zone d'activités à Gennevilliers. Il serait en outre nécessaire de créer une gare de régulation à Nanterre La Folie (qui serait alors

organisée en gare passante pour les trains de la ligne 15 et en gare terminus pour certains des trains de la ligne 17).

En matière d'exploitation, ces missions de la ligne 17 jusqu'à Nanterre La Folie, sans rupture de charge à Saint-Denis Pleyel, ne pourraient s'insérer que durant les heures creuses et suivant une fréquence réduite, de manière à ne pas perturber l'exploitation de la ligne 15, qui présentera dès 2027 un intervalle de près de 2 minutes entre deux trains en période de pointe. En tout état de cause, une telle disposition irait à l'encontre de l'objectif global de stabilité de l'exploitation du réseau Grand Paris Express, puisqu'elle rendrait dépendantes les unes des autres les trois lignes 15, 16 et 17 : d'éventuels incidents d'exploitation sur la ligne 15 pourraient de ce fait avoir des répercussions sur les lignes 16 / 17, et inversement. Le fait que les lignes 15 et 16 / 17 puissent potentiellement avoir des exploitants différents constitue de ce point de vue un facteur de complexité supplémentaire.

Enfin, le nombre de voyageurs bénéficiant de l'absence de rupture de charge à Saint-Denis Pleyel serait comparativement modéré, avec un gain de temps effectif assez faible par rapport à la configuration avec rupture de charge, compte tenu de la conception optimisée des correspondances à Saint-Denis Pleyel.

En conclusion, les coûts d'investissement et d'exploitation supplémentaires générés par une liaison sans rupture de charge ne se justifient pas au regard des avantages apportés par cette solution. Les dispositions techniques associées à un tel schéma n'ont donc pas été retenues.

Il convient toutefois de noter que la conception des infrastructures associées à la gare Saint-Denis Pleyel est compatible avec la réalisation ultérieure d'un prolongement du tunnel de la ligne 17 vers l'ouest. Le nord des Hauts-de-Seine pourrait ainsi bénéficier à terme, via la ligne 17, d'une liaison directe sans rupture de charge entre le secteur de La Défense et Roissy, ne présentant pas d'interface avec l'exploitation de la ligne 15.

Par ailleurs, concernant la possibilité de débrancher la ligne 16 en Gare du Bourget RER afin de pouvoir doubler la fréquence de la ligne 17 de Saint-Denis Pleyel à Roissy en cas de forte affluence, celle-ci est prévue dans le projet puisque la conception de la gare du Bourget RER permet à la ligne 16 d'y fonctionner en terminus (voir p. 61 de la pièce D).

ANONYME (courrier n° 3 – registre Préfecture de Paris) préfère « *un quai plus long (108 m comme pour la ligne 15) au lieu de 54 m sur la ligne 14 pour résoudre le problème de grosse affluence* ». Il souhaite savoir pour le centre commun de maintenance à Aulnay le raccordement ferroviaire pour y accéder.

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce D du dossier d'enquête publique présente l'offre de transport prévisionnelle sur la ligne 16 à la mise en service de la ligne (horizon 2023) et à l'horizon « cible » 2030 de réalisation des autres tronçons du réseau Grand Paris Express : voir pages 60 et 61 de la pièce D.

En particulier, à l'horizon 2030, il est prévu que sur chacun des tronçons Noisy-Champs – Le Bourget RER (ligne 16) et Le Mesnil-Amelot – Le Bourget RER (ligne 17), les trains pourront circuler avec un intervalle qui sera compris entre 3 et 4 minutes en heure de pointe. L'offre serait deux fois plus importante sur le tronç commun entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel (intervalle inférieur ou égal à 2 minutes). Cette offre de transport est cohérente avec le dimensionnement des gares de la ligne 16 et de la ligne 17 pour accueillir des trains de 54 m de long, et permet de répondre aux estimations du trafic attendu à terme sur les deux lignes 16 et 17 (charge maximale comprise entre 6 500 voyageurs et 9 000 voyageurs sur les deux « branches », charge maximale de l'ordre de 11 000 voyageurs dans le tronç commun).

Pour répondre à d'éventuelles augmentations de trafic à plus long terme, la capacité de transport pourra être augmentée par une diminution de l'intervalle entre les trains. Par ailleurs, la pièce D du dossier d'enquête publique indique (page 61) :

« La configuration des infrastructures dans le secteur de la gare « Le Bourget RER » de la ligne 16 offre par ailleurs la possibilité de dissocier l'exploitation des lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Noisy-Champs – Le Bourget RER (avec terminus au Bourget) et sur le tronçon Le Mesnil-Amelot – Saint-Denis Pleyel. Cette disposition de conception est de nature à préserver les évolutions de capacité des deux lignes 16 et 17, soit à l'occasion d'événements particuliers (salons au Bourget ou à Villepinte, par exemple), soit à plus long terme, le cas échéant. »

L'implantation du site industriel d'Aulnay-sous-Bois, ainsi que son raccordement à la ligne 16 du Grand Paris Express, sera présentée dans le cadre du dossier d'enquête publique relatif à la ligne 17 Nord (tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot), qui fera l'objet d'une enquête publique en 2016.

M. LO CASIO (courrier n° 15bis – registre Préfecture de Paris) demande un tapis roulant entre métro ligne 13 Carrefour Pleyel et gare Saint-Denis-Pleyel.

Avis et commentaires de la SGP :

Une correspondance efficace et rapide sera offerte entre la ligne 14 et la ligne 13 à Mairie de Saint-Ouen. Compte tenu notamment des fréquences élevées sur la ligne 14 et de la rapidité des correspondances entre les lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, les voyageurs venant du nord de la ligne 13 pourront rejoindre très rapidement les lignes 15, 16 et 17 via Mairie de Saint-Ouen. La réalisation d'un couloir souterrain d'environ 250 m de long, mécanisé ou non, entre la gare Saint-Denis Pleyel et la station existante de la ligne 13 Carrefour Pleyel, représenterait un coût très important pour une qualité de correspondance inférieure à celle proposée en transitant par Mairie de Saint-Ouen. Cette possibilité n'a donc pas été retenue.

PLAINE-COMMUNE (courrier n°27 – registre Préfecture de Paris) demande que la ligne 14 soit prolongée à Saint-Denis-Pleyel dans les meilleurs délais, ainsi que la mise en service du Tronçon Pleyel / la Défense. Elle demande l'amélioration des rabattements vers la gare « La Courneuve « 6 routes » et veut s'assurer du franchissement des voies entre l'avenue François Mitterrand et Pleyel avec la création d'une nouvelle gare (ou d'un arrêt ?) sur la ligne H, en correspondance avec le métro GPE, la ligne RER D et la Ligne 13. Elle demande de prolonger le T8 pour rejoindre la ligne 15 Est et le RER B à la Gare de La Plaine-Stade de France et au-delà jusqu'à Paris.

Avis et commentaires de la SGP :

Concernant la demande d'une accélération du prolongement de la ligne 14 à Saint-Denis Pleyel, la Société du Grand Paris souhaite préciser les éléments suivants :

- La gare de Saint-Denis Pleyel constitue un nouveau pôle de transport accueillant à terme les lignes 14, 16 et 17 en terminus, et la ligne 15 en passage. Les 6 quais sont alignés, au même niveau, et 2 correspondances s'effectuent quais à quais, les quais de la ligne 14 étant situés au sud, ceux de la ligne 15 au centre et les quais communs aux lignes 16 et 17 au nord.

Le tronçon nord de la ligne 14 ne comporte donc pas de gare dédiée, le pôle de Saint-Denis Pleyel étant conçu et réalisé comme un tout, la majorité des usagers de la gare étant des voyageurs en correspondance.

- Le prolongement de la ligne 14 entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel représente environ 1,5 kilomètre de tunnel.

- Le tronçon nord de la ligne 14 se caractérise par les interfaces techniques suivantes :

- Branchement au sud au tunnel en cours de construction sous maîtrise d'ouvrage STIF et RATP ; la jonction est réalisée au niveau d'un puits construit en première phase par la RATP (puits de sortie du tunnelier).

- Traversée de la gare de Saint-Denis Pleyel ; la construction du tunnel doit donc être soigneusement articulée avec celle de la gare et des 2 autres tunnels (lignes 15, 16 et 17)

- Deux ouvrages annexes d'accès pompiers de la ligne 14 sont mutualisés d'une part, avec la ligne 15 et d'autre part avec les lignes 16 et 17.

- Le prolongement entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen est réalisé sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP. L'échéance officielle de mise en service est l'horizon 2019. A ce stade, la RATP, qui assume la maîtrise d'ouvrage en phase de construction, a achevé les études d'avant-projet et de projet du génie civil et les marchés de travaux correspondants viennent d'être attribués. Le calendrier des travaux prévoit que le tunnelier aura achevé le percement du tunnel vers Saint-Ouen vers septembre 2016.

- A la rentrée de l'été 2014, la SGP a lancé les études de maîtrise d'œuvre qui concernent la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel (incluant le tronc commun avec la ligne 17 entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel), et la ligne 14 entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel. Cet ensemble de tronçons fait l'objet du présent dossier d'enquête publique.

- Le percement du tunnel entre Mairie de Saint-Ouen et le quartier du Stade de France nécessite :

- La maîtrise foncière en surface et tréfonds

- La réalisation de tout ou partie (mesures conservatoires notamment si le tunnel est réalisé en avance) de la gare de Saint-Denis-Pleyel

- La mise à disposition d'un puits d'entrée ou de sortie du tunnelier en extrémité nord-est de la ligne 14 (secteur Stade de France)

A ce jour, la Société du Grand Paris ne peut s'engager à l'horizon de septembre 2016 (fin de creusement du tunnelier de la partie sous maîtrise d'ouvrage de la RATP) sur aucune de ces 3 conditions. Si ces trois conditions étaient finalement réunies, la poursuite du tunnelier vers l'Est aurait un impact sur l'organisation des travaux du prolongement à Mairie de Saint-Ouen, avec sans doute des répercussions importantes sur le planning de sa mise en service, ce qui ne semble pas être le souhait des collectivités.

Comme évoqué en page 98 de la pièce D (article 2.4.4) du dossier d'enquête publique, il est rappelé qu'une recherche de synergie entre les travaux sera effectuée. Ainsi, il a été

convenu qu'au vu des premiers résultats des études d'Avant-projet coordonnées sur le secteur de Pleyel (gare Saint-Denis Pleyel et ouvrages s'y raccordant) et menées par la SGP d'ici l'été 2015, du déroulement de l'enquête publique, de l'avancement des acquisitions foncières et en fonction du calendrier de réalisation du prolongement à Mairie de Saint-Ouen, une décision sera prise sur un éventuel scénario où le tunnelier pour forer le tunnel jusqu'à Saint-Denis Pleyel serait réalisé dans la continuité de celui réalisé entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen par la RATP.

Pour finir, et au-delà des contraintes évoquées ci-dessus, la durée de réalisation de la gare de Saint-Denis Pleyel est, au stade actuel des études, estimée au minimum à cinq ans de travaux à compter de l'obtention du permis de construire, de la notification des marchés de travaux, et de l'éviction totale des occupants du terrain d'assiette de la gare. Compte tenu, d'une part, du calendrier des études de maîtrise d'œuvre qui ne permet pas de disposer d'un projet avant mi-2016 permettant le dépôt d'une demande de permis de construire, puis du délai nécessaire ensuite pour pouvoir passer les marchés de travaux correspondants (un an au mieux), et d'autre part, compte tenu de l'avancée des discussions avec le propriétaire des parcelles où la gare doit être implantée, le démarrage des travaux ne peut être garanti avant 2017, voire 2018 en cas de difficultés dans les procédures administratives (permis de construire, dossier loi sur l'eau). Par conséquent, la mise en service de la gare Saint-Denis Pleyel ne saurait intervenir avant 2023.

En ce qui concerne la demande d'une mise en service du tronçon Pleyel/La Défense dans les meilleurs délais, il est rappelé que ce tronçon concerne la ligne 15 Ouest qui doit faire l'objet d'une enquête publique séparée.

En ce qui concerne le franchissement des voies entre l'avenue François Mitterrand et Pleyel, la Société du Grand Paris rappelle qu'elle participe financièrement et techniquement aux études concernant ce franchissement au niveau de la gare Saint-Denis Pleyel et que son implication sur ce sujet est confirmée.

En ce qui concerne la demande de la création d'un arrêt de la ligne H en gare Stade de France – Saint-Denis, la Société du Grand Paris rappelle qu'elle n'est pas compétente sur ces sujets qui relèvent du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Néanmoins, la Société du Grand Paris, dans la limite de ses attributions, prend en compte la possibilité d'un tel arrêt de la ligne H en gare Stade de France – Saint-Denis. En effet, elle intègre la possibilité de réalisation de cet arrêt supplémentaire dans la conception de ses ouvrages et en particulier :

- l'ensemble du dimensionnement de la gare Saint-Denis Pleyel et de la passerelle de correspondance avec la gare du RER D, et de la ligne H le cas échéant, intègre les flux correspondants à l'arrêt de tous les trains de la ligne H ;

- la passerelle de correspondance à réaliser est conçue comme pouvant être adaptée à la réalisation des quais de la ligne H.

En ce qui concerne les demandes d'amélioration des rabattements sur la gare de La Courneuve, de prolongement du tramway T8 et de restructuration de la gare Saint-Denis/L'Île-Saint-Denis, la Société du Grand Paris rappelle également qu'elle n'est pas compétente sur ces sujets qui relèvent du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

LA MAIRIE DE SAINT DENIS (courrier n° 1 – registre Saint-Denis) soutient la création d'un arrêt de la ligne H du Transilien à la station St-Denis Stade de France du RER D. Ceci permettra la correspondance avec la future Gare Pleyel avec 250 000 voyageurs quotidiens. Elle demande le franchissement des voies ferrées à la gare de St-Denis-Pleyel sous forme d'une "gare pont" habitée. Il faut aussi une optimisation de la desserte de Pleyel par l'A86.

Elle demande le respect des calendriers annoncés pour la ligne 14. Elle souhaite aussi que le tracé du T8, soit inscrit sur les cartes projet de la SGP et du STIF et qu'il soit prolongé entre la porte de Paris et la future gare Rosa Parks de la Porte d'Aubervilliers. La T8 doit être en service en 2022.

Elle demande que la position des ouvrages ait un impact minimal : le déplacement du puits OA631 (à l'ouest de la gare Pleyel) du square des « Acrobates » vers la parcelle cirque/ base arrière des médiathèques. Il faut positionner au mieux les deux puits : OA 332 et 334 pour minimiser l'impact sur la circulation. Il faut quantifier le tonnage des déblais à évacuer par camions et voie d'eau.

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris rappelle qu'elle participe financièrement et techniquement aux études concernant le franchissement des voies ferrées au niveau de la gare Saint-Denis Pleyel et que son implication sur ce sujet est confirmée.

Concernant le calendrier de réalisation de la ligne 14, la Société du Grand Paris rappelle qu'elle n'est pas maître d'ouvrage du prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et qu'elle n'en maîtrise donc pas le calendrier.

Concernant le déplacement de l'ouvrage annexe pressenti sur le square des Acrobates, la Société du Grand Paris précise que la position proposée dans le dossier soumis à enquête

publique a été approuvée en Comité de pilotage associant les élus de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, en date du 31 octobre 2013.

Néanmoins, la Société du Grand Paris a bien pris acte de la demande de la Ville de Saint-Denis et l'étude de la faisabilité d'une localisation de cet ouvrage sur la parcelle actuellement occupée par l'Académie Fratellini est en cours. Cette faisabilité doit notamment être vérifiée sur deux points : la possibilité de construire l'ouvrage sur les emprises disponibles et le respect de la distance maximale de 800 m entre deux accès secours pour chacun des deux tunnels concernés par cet ouvrage annexe (celui de la ligne 15 et celui de la ligne 14). Dès que cette étude sera réalisée, elle sera présentée à la Ville de Saint-Denis.

Concernant l'évacuation des déblais, la pièce G.4.1 du dossier soumis à enquête présente le schéma directeur d'évacuation des déblais. L'ensemble du projet est détaillé par secteur et présente une estimation des volumes, les modes d'évacuation envisagés, ainsi que les sites d'évacuation identifiés. Pour la ville de Saint-Denis, la stratégie d'évacuation des déblais des ouvrages réalisés sur la commune est détaillée dans les pages 40 à 50 du document précité.

Avec les métros

M. BENEVENT (observation n°2 – registre Champs sur Marne) demande quand sera mise en place la ligne 11 de Rosny-Bois Perrier à Noisy-Champs ? Est-ce après 2023 compte-tenu de la complexité des travaux de jonction avec Noisy Champs ?

Avis et commentaires de la SGP :

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre des projets relevant de la maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP prévoit une mise en service du prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs à l'horizon 2025.

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS (observation n°7 – registre Noisy le Grand) exprime un avis favorable, sous réserve qu'il n'y ait pas d'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord en gare de Champigny « *Le plus grand soin doit être apporté à la connexion des autres modes de mobilité : adéquation fine du parc de stationnement à la fréquentation de la gare, création de parkings à vélos sécurisés, dispositif de dépose-minute...* »

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris fait de l'insertion de ses gares dans l'environnement existant et la question du traitement de l'intermodalité des objectifs prioritaires. Chacun doit pouvoir accéder à la gare quel que soit son mode de déplacement dans des conditions et avec une

qualité de service optimale. Les modes actifs (marche et vélo) ainsi que le rabattement par bus seront privilégiés conformément aux orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France approuvé par le STIF.

Parallèlement le STIF va conduire, comme il l'a fait sur la ligne 15 sud, une étude de restructuration des réseaux bus autour des différentes gares des lignes 16 et 17 sud. Les conclusions du STIF pourront conduire les partenaires à aménager des gares routières sur certains pôles.

Les aménagements décidés in fine entre les différentes partenaires, acteurs de l'intermodalité, et au premier rang desquels la Société du Grand Paris, à l'issue de l'étude de pôle seront définis de manière à assurer un équilibre entre les différents modes de rabattement.

Pour plus de détails sur les modalités d'étude et de mise en œuvre, voir plus bas la réponse apportée par la SGP à la question complémentaire posée par la commission d'enquête.

M. COTTIN-GAUTIER (observation n° 4 – registre de Saint Ouen) souhaite que le tracé de la ligne 16 passe par Le Blanc-Mesnil puis par Le Bourget Aéroport et ensuite Le Bourget RER. Il estime qu'il y a là un gain de percement de tunnel de 1,5 km (car pas de ligne 16 entre le Blanc-Mesnil et Le Bourget), ce qui entraînerait le déplacement de l'entonnement de la ligne 17 à la gare Le Bourget Aéroport.

Avis et commentaires de la SGP :

Se référer au sous-thème n° 6 (« Les contre-propositions ») du thème n° 13 pour la réponse apportée par la Société du Grand Paris à cette observation.

J MENEAU ASSO.SAINT-DENIS TRANSPORT (courrier n°22 – registre Préfecture de Paris) s'interroge sur la contribution des lignes 14, 16 et 17 sud à la désaturation de la ligne 13. Il souhaite qu'une liaison souterraine relie les stations Carrefour-Pleyel à la gare Saint-Denis Pleyel.

Avis et commentaires de la SGP :

Le projet composé des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel a peu d'incidence directe sur la fréquentation de la ligne 13. En revanche :

- La première partie du prolongement de la ligne 14 au-delà de Saint-Lazare, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, compte parmi ses objectifs principaux l'allègement de la charge de

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

voyageurs de la ligne 13. Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage du STIF et de la RATP pour un horizon de mise en service en 2019, reliera notamment les deux branches de la ligne 13, via les stations Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen. Les nouvelles liaisons offertes doivent permettre de réduire la charge maximale observée aujourd'hui sur la ligne 13 et ses branches d'environ 25% ;

- A terme, la réalisation des autres tronçons du Grand Paris Express, notamment la ligne 15 Ouest reliant La Défense à Saint-Denis Pleyel, confortera l'allègement durable de la charge de la ligne 13 : voir par exemple la pièce H du dossier d'enquête publique (Evaluation socio-économique), pages 24 et 25.

Une correspondance efficace et rapide sera offerte entre la ligne 14 et la ligne 13 à Mairie de Saint-Ouen. Compte tenu notamment des fréquences élevées sur la ligne 14 et de la rapidité des correspondances entre les lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, les voyageurs venant du nord de la ligne 13 pourront rejoindre très rapidement les lignes 15, 16 et 17 via Mairie de Saint-Ouen. La réalisation d'un couloir souterrain d'environ 250 m de long, mécanisé ou non, entre la gare Saint-Denis Pleyel et la station existante de la ligne 13 Carrefour Pleyel, représenterait un coût important pour une qualité de correspondance inférieure à celle proposée en transitant par Mairie de Saint-Ouen. Cette possibilité n'a donc pas été retenue.

Avec les Bus, avec les trams

LE CONSEIL MUNICIPAL DU BOURGET (observation n°6—registre Le Bourget) émet un avis favorable sous réserve de veiller à la qualité des correspondances entre les différentes lignes de transport en commun ; il souhaite voir se réaliser une gare emblématique au Bourget permettant un pôle d'échange entre les lignes 16, 17, le RER B et la future tangentielle Légère Nord ; il demande à SGP d'apporter des précisions quant à la réalisation des travaux et à l'évacuation des déblais, ainsi que la nature et les contraintes et des ouvrages réalisés.

Avis et commentaires de la SGP :

La qualité des correspondances est une préoccupation majeure de la SGP, partagée avec le STIF et les opérateurs des transports en interconnexion, l'idéal étant de pouvoir organiser des correspondances « quais à quais » ou « superposées ». Mais plus le nombre de lignes augmente, plus l'organisation des correspondances est complexe. Au Bourget RER nous avons la présence de quatre lignes de transports (L16, L17, TLN, RER B) et est envisagé un possible arrêt d'une 5^{ème} ligne : le Transilien K. Par ailleurs ces infrastructures se situent à des niveaux différents ; la TLN est en aérien à + 6 m au-dessus du RER B (et du K) et le GPE (L16 et 17) en souterrain à - 24 m en dessous du RER B (et du K). Enfin, en plan les

zones de quais ne se superposent pas. Les quais TLN et RER sont contraints par la géométrie des voies existante, le GPE est contraint par sa position souterraine, qui rend extrêmement complexe et risquée techniquement, une implantation superposée à des lignes en exploitation sans impact majeur sur leur fonctionnement.

En ce qui concerne le sujet de la réalisation des travaux et de l'évacuation des déblais, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous le thème 6 (Nuisances chantiers).

A. MAGNE (observation n°5 – registre Livry-Gargan) estime que : La ville de Livry Gargan : 42 000 habitants, est la grande oubliée par les transports en commun. Pas de gare à Livry, la gare de Sevrans-Livry est sur Sevrans. Le débranchement du T4 est négatif pour Livry mais positif pour Clichy et Montfermeil. Quant au futur Tzen. 3, il s'arrêtera en fait à Pavillon s/bois. La RN3 ne vient même pas à Gargan. De plus aucun parking n'est prévu dans les nouvelles gares.

S. PAULY (observation n°6 – registre Livry-Gargan) : a les mêmes observations que l'observateur précédent.

Avis et commentaires de la SGP :

Le tracé des lignes et la position prévisionnelle des gares du réseau de transport public du Grand Paris est déterminé par le schéma d'ensemble, élaboré à l'issue d'un débat public de quatre mois tenu entre octobre 2010 et janvier 2011, et approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Le projet d'infrastructures présenté à l'enquête publique vise à mettre en œuvre ce schéma d'ensemble. A ce titre, il ne prévoit donc pas de gare directement implantée sur le territoire de la commune de Livry-Gargan.

Question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce thème

Le stationnement des voitures aux abords des nouvelles gares est un sujet récurrent ; plus de places de parking attirent inévitablement plus de voitures et plus d'embouteillages aux heures de pointe dans ces secteurs centraux des villes , mais les lignes 16 et 17 vont drainer des voyageurs péri-urbains dont le seul mode de transport est le plus souvent la voiture ; les cas des gares de Chelles, de Noisy-Champs, de Clichy-Montfermeil sont des exemples parmi d'autres, sources de difficultés prévisibles. La SGP, en liaison avec le STIF, voudra bien apporter des éléments complémentaires sur les solutions envisagées en matière de places de parking ou de solutions de rabattement par transports publics. Comment

l'augmentation éventuelle du nombre de bus aux abords des nouvelles gares a-t-elle été envisagée ? Quelles installations finales (mini gares routières, quais...) ? Les surfaces prévues pour les nouvelles gares ont-elles été calculées pour contenir éventuellement ces installations ?

Qui prendra en charge sur le plan financier tous ces nouveaux équipements ?

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris fait de l'insertion de ses gares dans l'environnement existant et la question du traitement de l'intermodalité des objectifs prioritaires. Chacun doit pouvoir accéder à la gare quel que soit son mode de déplacement dans des conditions et avec une qualité de service optimale. Les modes actifs (marche et vélo) ainsi que le rabattement par bus seront privilégiés conformément aux orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France approuvé par le STIF.

Dans cet esprit, la Société du Grand Paris a décidé d'apporter aux collectivités ou aux établissements publics (selon les cas) un financement pour mener une étude de pôle visant à définir un programme d'aménagements intermodaux qui devra être opérationnel à la mise en service des lignes 16 et 17 sud.

Un diagnostic sera établi pour apprécier les différents besoins qu'il s'agisse du rabattement à pied, en vélo, en bus ou en voiture particulière. La Société du Grand Paris assurera le financement à 100% de l'ensemble des ouvrages situés sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Une étude préalable menée par la Société du Grand Paris a montré que des besoins en stationnement supplémentaire pourraient être constatés à la mise en service du Grand Paris Express dans différentes gares et, notamment, Noisy-Champs, Chelles et Clichy - Montfermeil. Des parcs relais pourront être aménagés par les collectivités publiques compétentes dans le respect des règles définies par le STIF dans le cadre de son Schéma directeur des parcs relais, le stationnement des véhicules et les gares routières ne relevant pas de la compétence de la Société du Grand Paris.

Parallèlement le STIF va conduire, comme il l'a fait sur la ligne 15 sud, une étude de restructuration des réseaux bus autour des différentes gares des lignes 16 et 17 sud. Les conclusions du STIF pourront conduire les partenaires à aménager des gares routières sur certains pôles.

Les aménagements décidés in fine entre les différentes partenaires, acteurs de l'intermodalité, et au premier rang desquels la Société du Grand Paris, à l'issue de l'étude de

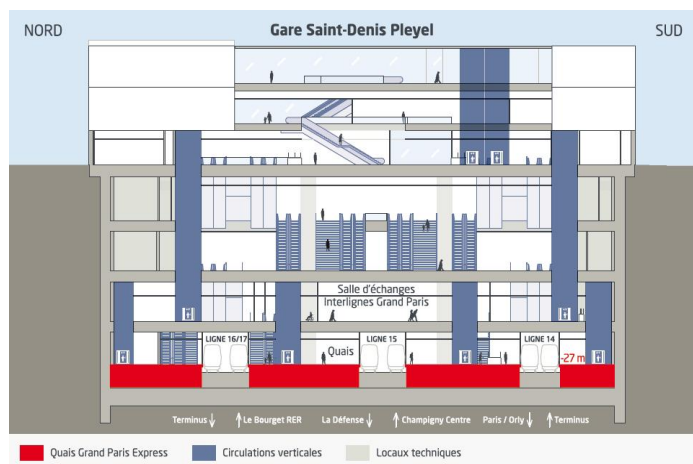
pôle seront définis de manière à assurer un équilibre entre les différents modes de rabattement.

2.8.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est le document, élaboré par la Société du Grand Paris et approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011, qui décrit les principales caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, en particulier les prévisions en matière de niveau de service et d'accessibilité.

Ce projet a été conçu pour répondre aux objectifs :

- d'amélioration du fonctionnement quotidien des transports de la région capitale,
- du développement économique de l'agglomération parisienne,
- de la limitation de l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois,
- du désenclavement des territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité, avec le report du mode de transport automobile vers les transports en commun.



L'accessibilité multimodale des Gares

La conception des gares du Grand Paris est guidée par un ensemble d'idées-clés mises en œuvre le long du parcours des voyageurs pour permettre l'accessibilité à tous et la sécurité.

L'émergence de la gare :

L'émergence est la porte d'entrée du réseau. En général, les accès à une gare sont regroupés en un point d'émergence unique, évitant ainsi la multiplication des couloirs souterrains.

L'espace d'accueil :

Chaque gare bénéficie d'un espace d'accueil et d'échanges ouvert sur la ville. Il concentre l'ensemble des informations utiles sur le transport et la ville, la vente de titre de transport, ainsi qu'une offre de services et de commerces.

Les espaces de circulation :

Les espaces de circulation permettent de se déplacer, de descendre et de monter de manière facile et rapide.

Les quais :

Le quai est l'espace d'embarquement dans les trains : il constitue la première ou la dernière étape du parcours des voyageurs dans la gare. D'un quai à l'autre, les ambiances sont similaires avec une continuité et une cohérence entre toutes les gares.

Accessibilité des trains aux PMR :

Les trains seront accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et aux UFR (Usagers en Fauteuil Roulant), qui disposeront d'emplacements adaptés dans les rames. L'accessibilité sera optimale, grâce au plancher du train au même niveau que les quais et à l'absence de lacune entre le quai et le train.

Les abords / le parvis :

Le parvis annonce la gare et organise les liaisons avec l'ensemble des mobilités urbaines : tramway, bus, vélos, etc. Les aménagements des gares Grand Paris Express permettront aux voyageurs utilisant les modes de déplacement « actifs » (marche à pied, vélo, vélo en libre-service...) d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable. L'objectif est de créer, le plus souvent possible, de véritables « parvis de gare », dans le respect des exigences réglementaires relatives à l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

L'aménagement des abords des gares est conçu pour permettre la mise en place d'espaces de stationnement pour vélos (abris, consignes collectives...). Ces équipements, qui seront conformes aux guides de référence établis par le STIF, ont vocation à s'inscrire dans une réflexion globale à l'échelle des territoires concernés.

Les parcs de stationnement aux abords des gares :

Actuellement, les réseaux routiers aux abords des gares de la zone d'étude sont majoritairement saturés à la pointe du matin, en particulier sur les autoroutes A1, A3, A4, A86 et A104. La situation est moins critique là où il n'y a pas encore de gare, mais le réseau y est peu capacitaire. L'accessibilité des gares des axes structurants (métro, RER, train) par l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuel doit être renforcée.

A proximité des gares, la rareté de l'espace disponible que cela soit pour de la voirie ou des emplacements de stationnement ainsi que l'évolution de l'usage du sol en lien avec l'implantation des gares, vont accentuer la pression sur l'automobile.

Les gares les plus exposées sont le Bourget RER, Sevan-Livry et Sevan Beaudottes.

Il s'agira de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture, de développer la desserte locale en transport public, les cheminements piétons, le vélo et de favoriser les transferts modaux par l'optimisation des plateformes d'échanges.

Au stade actuel des études conduites par la Société du Grand Paris, plusieurs cas de figure peuvent se présenter sur les différents sites :

- **la reconstitution de parkings publics existants** sur lesquels les travaux de réalisation des gares pourraient avoir un impact en phase chantier ;
- **la reconfiguration ou le redimensionnement de l'offre de stationnement existante** ;
- **la création de nouveaux parkings publics**, opportunité à évaluer en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF : les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones de tarification 4 et 5), qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile
- **l'absence de besoins nouveaux** par rapport à la situation actuelle.

Les projets d'infrastructure qui constituent le réseau Grand Paris Express prendront en compte la reconstitution d'une offre de stationnement sur les sites où les parkings publics existants subiront un impact du fait des travaux. En revanche, les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à enquête préalable à déclaration d'utilité publique par la Société du Grand Paris : l'opportunité et les modalités de mise en œuvre de ces opérations devraient être confirmées en liaison avec le STIF et les acteurs concernés (communes, gestionnaires de voiries...).

L'aménagement des quartiers aux abords des gares

Les gares du futur métro automatique vont agir comme des pôles attracteurs, aussi bien des transports publics que des transports privés (rabattement des automobilistes). Les nouvelles activités susceptibles de s'y installer généreront également un trafic supplémentaire sur les voiries locales. Par conséquent, l'accès aux gares ainsi que le développement des zones à leurs abords risquent d'induire des variations de trafic importantes avec des nuisances. Pour réduire ces impacts, il sera privilégié les transports en communs et l'utilisation de tout mode doux de déplacement. A l'échelle du quartier, les gares les plus sensibles à une augmentation de trafic sont celles situées en zone résidentielle, qui ne présentent pas ou

peu d'emplacements de parking, un réseau de transport public peu important et/ou des accès routiers actuellement peu fréquentés et mal adaptés à une augmentation importante de trafic aux heures de pointe.

Les interconnexions avec les autres modes de transport

Dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris intervient non seulement sur la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes et l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, mais également sur la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion.

Près de 80 % des gares du réseau Grand Paris Express seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre, existant ou prévu : Transilien, RER, métro, tramway, TZen ou bus en site propre.

Ce maillage structurant sera par ailleurs complété par le réseau de bus traditionnel, qui permettra d'assurer la desserte fine des territoires et favorisera le rabattement et la diffusion à destination ou à partir des gares Grand Paris Express.

Dans Paris, la ligne 14 du métro prolongée deviendra l'épine dorsale du nouveau réseau et mettra en correspondance les gares de celui-ci avec celles du réseau métropolitain actuel. Par ailleurs, l'ouverture de l'agglomération à l'international sera renforcée, grâce aux correspondances prévues avec les gares du réseau ferroviaire à grande vitesse, existantes ou projetées, ainsi qu'avec les trois aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget.

Toutes les gares nouvelles du Grand Paris Express sont conçues et dimensionnées pour pouvoir accueillir les flux de voyageurs attendus à terme.

A terme, la plupart des gares du tronçon seront ainsi en correspondance avec une ligne structurante de RER, Transilien, métro ou tramway / TCSP. Pour chaque gare en interconnexion avec le réseau ferroviaire, l'état des réflexions actuellement en cours sont sous le pilotage du STIF, en lien avec la SGP et les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures (SNCF, RFF).

Le détail de l'interconnexion pour les gares est le suivant :

NOISY – CHAMPS, terminus des lignes 15 et 16, ne fait pas partie des gares construites dans le cadre du présent dossier. Elle sera réalisée dans le cadre du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 Sud), dont l'objectif de mise en service est 2020. Certains ouvrages relatifs à la ligne 16 seront anticipés dans le cadre de la réalisation de la ligne 15

Sud. Il s'agit notamment du génie civil du niveau inférieur de la gare de Noisy – Champs, niveau des quais de la ligne 16. En effet la gare de Noisy – Champs est organisée en terminus pour les liaisons de la ligne Rouge provenant respectivement de Saint-Denis Pleyel (ligne 16) et de Pont de Sèvres (ligne 15). Ce terminus comprend deux niveaux de manière à optimiser son exploitation et son insertion dans le site. Le niveau supérieur correspond au terminus de la ligne 15 en provenance du sud, tandis que le niveau inférieur correspond au terminus de la ligne 16 en provenance du nord.

La gare permet par ailleurs la correspondance avec la ligne A du RER ; l'augmentation du nombre de trains du RER A s'arrêtant à la gare de Noisy-Champs est à l'étude dans le cadre du schéma directeur de la ligne, piloté par le STIF. La gare Grand Paris Express est également conçue pour assurer également la correspondance avec la liaison Rosny Bois-Perrier – Noisy-Champs, dont l'implantation est en cours de définition sous le pilotage du STIF ;

CHELLES est localisée sur la commune de Chelles, à proximité de la gare routière et de la gare SNCF actuelle de Chelles-Gournay, laquelle a fait l'objet d'un agrandissement dont les travaux se sont achevés en 2009. La gare permet la correspondance avec les différentes lignes de transport en commun du pôle existant : lignes ferroviaires (ligne E du RER à son terminus, ligne P du Transilien) et lignes de bus desservant la gare routière. Le site actuel comprend également un parc-relais de 570 places.

CLICHY – MONTFERMEIL est localisée entre les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil. La gare permet à terme la correspondance avec la ligne de tramway T4, qui se prolonge depuis la station existante de Gargan jusqu'au centre-ville de Montfermeil.

Sevran – Livry est sur la commune de Sevran, au sud des voies ferrées empruntées notamment par le RER B, sous l'actuelle place de la gare de Sevran - Livry. La gare GPE permettra la correspondance avec la gare actuelle, aujourd'hui desservie par la ligne B du RER.

SEVRAN – BEAUDOTTES est au nord de la commune de Sevran, à proximité des communes d'Aulnay-sous-Bois et de Villepinte. Elle permet la correspondance avec la ligne B du RER, en souterrain, et les bus desservant la gare routière existante.

AULNAY est sur la commune d'Aulnay-sous-Bois. Elle se trouve à la jonction de plusieurs territoires urbains : zones économiques industrielles et commerciales et est implantée au cœur d'un secteur en profonde mutation.

LE BLANC-MESNIL est sur la commune du Blanc-Mesnil ; elle ne possède pas d'interconnexion.

LE BOURGET RER est sur la commune du Bourget, en limite des communes de Drancy et de La Courneuve. Elle permet la correspondance entre les lignes 16 et 17 du GPE. Elle complètera la création d'un pôle multimodal accueillant une gare routière, le futur Tram Express Nord (ex-Tangentielle Nord), la ligne B du RER, le réseau Grand Paris Express et, à terme, le projet de prolongement de la ligne 7 du métro parisien.

LA COURNEUVE « SIX ROUTES est localisée sur le territoire des Six Routes. Elle se connecte au tramway T1 et aux nombreuses lignes de bus présentes autour du carrefour. Elle sera également un vecteur de transformation urbaine.

SAINT DENIS-PLEYEL est une des gares les plus importantes du réseau Grand Paris Express, en termes de prévision de flux de voyageurs et de nombre de lignes en interconnexion. Les lignes 14, 15, 16 et 17 s'y rejoignent et offrent ainsi aux voyageurs un pôle d'échange majeur. Elle permettra à terme de relier Roissy à Orly, la Défense et Paris par le biais d'une correspondance optimisée. L'aménagement d'une passerelle de correspondance avec la gare du RER D permettra de traverser le faisceau ferré de Saint-Denis, et garantira également l'ouverture de la gare Grand Paris Express sur les quartiers situés à l'est du faisceau ferroviaire. La faisabilité de création d'un arrêt de la ligne H du Transilien en gare de Stade de France – Saint-Denis (RER D) est en cours d'études, sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

Une réflexion sur l'évolution et le renforcement de certaines missions des lignes RER et Transilien, à coordonner avec la mise en service du réseau Grand Paris Express, est en cours sous le pilotage du STIF. Deux principaux types de situation peuvent être envisagés :

Renforcement de la desserte de certaines lignes aux points de maillage avec le réseau Grand Paris Express :

Cela concerne notamment les lignes RER ou Transilien pour lesquelles seules certaines missions marquent aujourd'hui l'arrêt aux gares existantes, futures gares d'interconnexion avec le Grand Paris Express. L'opportunité d'un accroissement de l'offre sur certaines lignes Transilien de longue distance, comme la ligne P à Chelles, entre également dans cette réflexion.

Création de points d'arrêt nouveaux sur certaines lignes :

Cela concerne la création des infrastructures permettant l'arrêt des trains de la ligne Transilien H à Saint-Denis Pleyel / Stade de France (permettant une correspondance directe

avec les lignes 14, 15, 16 et 17 du réseau Grand Paris Express) ainsi que celle d'une gare nouvelle sur le RER E en lien avec la gare « Bry - Villiers - Champigny » de la ligne 15.

2.8.3 - Appréciations de la commission d'enquête

Accessibilité des personnes

Devant les questions portant sur les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite, la commission apprécie que la Société du Grand Paris conçoive un réseau garantissant l'entière accessibilité de tous les voyageurs, quel que soit leur handicap ou leur difficulté à se déplacer, en répondant aux exigences issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances.

La commission note que les parcours dans les gares seront les plus courts possibles, avec un minimum de couloirs avec une information ambiante implicite (signaux visuels, sonores et tactiles intégrés à l'architecture) et une information ambiante explicite (signalétique collective visuelle et sonore), qui pourront être complétées par une information délivrée par un dispositif personnel.

Elle note que les équipements voyageurs dans les gares tels que les bornes d'appel, pourront permettre de joindre facilement le personnel d'exploitation avec des interfaces sonores, visuelles et tactiles. Elle enregistre enfin que le choix de langues sera possible, y compris la Langue des Signes Française (LSF).

La piétonisation des rues autour des gares

L'inquiétude des habitants de la future Gare Saint Denis Pleyel sur l'augmentation du trafic voiture est analysée par la SGP qui note que la future gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express n'a pas vocation à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers et qu'aucune augmentation du trafic routier n'est à prévoir du fait de l'arrivée de la gare. La gare ne proposera par ailleurs pas d'offre de stationnement de type parc relais dont la création ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris.

Ce sera à la communauté d'agglomération Plaine Commune de prendre en considération l'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois dans ce secteur en s'attachant à repenser l'organisation et le statut des voiries du quartier.

La commission note cependant que la Société du Grand Paris sera associée à ces réflexions dans l'objectif de favoriser l'accessibilité de la gare pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Accessibilité des véhicules**Parkings voitures et élargissement des chaussées**

Aux questions du public, des collectivités locales confortées par la commission d'enquête sur le stationnement des voitures aux abords des nouvelles gares, sur les solutions envisagées en matière de places de parking ou de solutions de rabattement par transports publics, sur l'éventuel augmentation du nombre de bus aux abords des nouvelles gares, sur la prise en charge de ces nouveaux équipements, la SGP répond que d'une manière générale chacun doit pouvoir accéder à la gare quel que soit son mode de déplacement dans des conditions et avec une qualité de service optimale. Les modes actifs (marche et vélo) ainsi que le rabattement par bus seront privilégiés conformément aux orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France approuvé par le STIF.

La SGP a décidé de financer une étude sur les aménagements intermodaux qui devront être opérationnels à la mise en service des lignes 16 et 17 sud. Un diagnostic sera établi pour apprécier les différents besoins qu'il s'agisse du rabattement à pied, en vélo, en bus ou en voiture particulière. Une étude préalable menée par la Société du Grand Paris a montré que des besoins en stationnement supplémentaire pourraient être constatés à la mise en service du Grand Paris Express dans différentes gares et, notamment, Noisy-Champs, Chelles et Clichy-Montfermeil. Des parcs relais pourront être aménagés par les collectivités publiques compétentes dans le respect des règles définies par le STIF, le stationnement des véhicules et les gares routières ne relevant pas de la compétence de la Société du Grand Paris. Parallèlement le STIF va conduire, comme il l'a fait sur la ligne 15 sud, une étude de restructuration des réseaux bus autour des différentes gares des lignes 16 et 17 sud. Les conclusions du STIF pourront conduire les partenaires à aménager des gares routières sur certains pôles.

La commission d'enquête demande à la SGP et au STIF de poursuivre dans les meilleurs délais la réflexion sur la nécessité de réaliser des parcs relais dans le respect des règles définies par le STIF dans le cadre de son Schéma directeur des parcs relais et du plan de déplacement urbain en Ile de France (PDUIF)

Elle souhaite que cette question soit clarifiée au plus vite pour ne pas être plus tard au centre de conflits inutiles avec les collectivités territoriales.

Concernant plus spécifiquement la future gare de Saint-Denis Pleyel la commission regrette la position de la SGP qui estime que celle-ci n'a pas vocation à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers.)

La SGP précise que pour les voiries voisines de la gare (rue Pleyel, rue du Docteur Finot et Boulevard Ornano), la modification éventuelle de leur gabarit et de leur rôle font l'objet d'études de la part de la Communauté d'agglomération Plaine Commune dans le cadre du projet urbain qui accompagnera l'arrivée de la gare. Le schéma de circulation actuel du quartier sera probablement profondément repensé.

La commission prend acte que la Société du Grand Paris est associée à ces réflexions dans l'objectif de favoriser l'accessibilité de la gare pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Les gares du Grand Paris Express seront équipées de consignes Véligo fermées et sécurisées, ainsi que d'abris vélos. Pour la gare de Saint-Denis Pleyel, une consigne pouvant accueillir 160 vélos (avec possibilité d'extension) et un abri pour 80 vélos sont prévus au programme de la gare.

La commission approuve la SGP dans son intention de soutenir le programme Véligo mis en place par le STIF,

La commission note que la SGP cite la mise en place de secteurs où la vitesse de circulation des véhicules sera limitée à 30 km/h dans le cadre des réflexions sur l'aménagement des abords des futures gares.

Entrées / sorties de gares :

Pour la sortie de la future gare de Chelles, la SGP précise que la nouvelle gare GPE sera très facilement accessible à partir de la rue de la Résistance et de ses commerces.

Aux habitants de Sevrans-Livry qui se plaignent que la nouvelle gare va considérablement obstruer le cul de sac, la SGP répond que cette accessibilité a été étudiée, notamment en raison de son enclavement rendant difficile son accessibilité. Elle indique que plusieurs solutions sont en cours d'étude afin d'améliorer ce point. Ces solutions privilégient toutes l'accès à la gare pour les modes doux et les bus.

La commission prend acte de la volonté de la SGP de poursuivre les études sur les accès à cette gare.

Concernant l'accès par les véhicules particuliers et le stationnement : la SGP reconnaît qu'il y a des difficultés de circulation et d'accès à la gare de Sevrans-Livry et qui sont dues en partie aux franchissements successifs du canal de l'Ourcq et du faisceau ferré.

Ce problème est également étudié sous la forme d'un agrandissement de l'ouvrage de franchissement (Pont RD44) (en cours d'étude par le département de Seine-Saint-Denis).

La SGP indique que la gare de Sevrans-Livry n'est pas une gare de rabattement en véhicules particuliers et n'a pas vocation à le devenir.

La commission partage le point de vue de la SGP préconisant l'utilisation au mieux du cadre géographique favorable aux déplacements des piétons et des vélos.

La commission note avec beaucoup d'intérêt le schéma de la SGP concernant les bus.

En ce qui concerne la demande de sortie de la ligne 14 à la future gare GPE de Saint Ouen vers le quartier des Docks qui se développe, la commission note l'avis de la SGP mais regrette qu'il ne soit plus possible d'y donner suite.

Evacuation des personnes en cas d'incendie

La SGP explique le système qui sera mis en œuvre prioritairement pour évacuer les passagers en cas d'incendie.

La commission se range derrière la SGP qui précise que la position des puits d'accès de secours tous les 800 m respecte les dispositions de l'arrêté du 22 novembre 2005.

Aménagement à venir des quartiers

Outre la question du stationnement traitée plus haut, la SGP précise qu'elle a défini et mis en œuvre une démarche de concertation avec les territoires à travers :

- des comités techniques et des comités de pilotage par gare présidés par les élus où participent l'ensemble des partenaires institutionnels des territoires.*
- des réunions publiques de présentation du projet et d'échange sur le projet.*
- des rencontres avec les associations ou des assemblées de quartier qui le souhaitent.*

Cette démarche se poursuivra tout au long de la réalisation du projet et permettra d'échanger et de partager sur le déroulement du projet.

Les problématiques de sécurité publique et d'accessibilité aux abords et à l'intérieur des gares sont notamment traitées à l'occasion de la rédaction de l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP) et de la notice descriptive du traitement de l'accessibilité, ces deux documents étant produits dans les dossiers de demande de permis de construire. Ces études sont présentées aux sous-commissions préfectorales de sécurité publique et d'accessibilité, qui rassemblent, selon la formation compétente, les autorités de l'état (préfecture, DRIEA, police), les collectivités locales (mairie), un certain nombre de professionnels (architectes), et des représentants des associations de personnes handicapées du département. Ces sous-commissions rendent des avis, qui sont versés au

dossier de permis de construire. Les permis de construire délivrés tiennent compte des prescriptions émises par ces commissions.

La commission apprécie et encourage fortement la poursuite de cette démarche tout au long de la réalisation du projet qui permettra d'échanger et de partager sur son déroulement.

Les interconnexions avec les autres modes de transport

Avec les lignes du RER

La Société du Grand Paris travaille en coordination étroite avec le STIF et les différents acteurs concernés (opérateurs, gestionnaires d'infrastructures, collectivités locales...) de manière à ce que les éventuels travaux d'adaptation des gares soient coordonnés.

La commission prend acte que la continuité des trains sur la partie Est de la ligne 15 sud allant de Champigny à Noisy-Champs sera bien assurée par une interopérabilité en gare de Noisy-Champs.

La commission d'enquête ne peut que soutenir la position de la SGP dans ses réponses aux questions sur les interconnexions avec les lignes RER.

Avec les lignes SNCF : ligne H

La commission se range à l'avis de la SGP de ne pas maintenir le site de la future gare de Saint Denis Pleyel à l'est du faisceau ferroviaire.

En ce qui concerne la couverture et la mécanisation de la passerelle, la SGP a répondu que la couverture de correspondance sur toute sa longueur était à l'étude et que la mécanisation n'était pas prévue à ce stade compte tenu des contraintes de gabarit au-dessus des voies du réseau ferré national qui contraint directement l'épaisseur du tablier, mais que cette question serait réexaminée dans le cadre d'études de maîtrise d'œuvre.

La commission est, quant à elle, favorable à la couverture et à la mécanisation dont la faisabilité devra être prouvée au vu des conclusions des études de maîtrise d'œuvre.

La commission note cependant avec satisfaction les objectifs de confort des voyageurs en correspondance et de rapidité des parcours cités par la SGP.

Face à la demande de quais plus longs (108 m comme pour la ligne 15) au lieu de 54 m sur la ligne 16 pour résoudre le problème de grosse affluence, la SGP a précisé que les trains pourront circuler avec un intervalle qui sera compris entre 3 et 4 minutes en heure de pointe et que l'offre serait deux fois plus importante sur le tronc commun entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel (intervalle inférieur ou égal à 2 minutes).

La commission estime que la SGP répond bien à cette offre de transport liée aux estimations du trafic attendu à terme sur les deux lignes 16 et 17.

Au sujet de la demande d'un tapis roulant entre métro ligne 13 Carrefour Pleyel et gare Saint-Denis-Pleyel,

la commission estime comme la SGP qu'il n'est pas nécessaire de réaliser un couloir souterrain d'environ 250 m de long, mécanisé ou non, entre la gare Saint-Denis Pleyel et la station existante de la ligne 13 Carrefour Pleyel, pour un coût très important et une qualité de correspondance inférieure à celle proposée en transitant par Mairie de Saint-Ouen.

En ce qui concerne la demande de la création d'un arrêt de la ligne H en gare Stade de France – Saint-Denis, la Société du Grand Paris rappelle qu'elle n'est pas compétente sur ces sujets qui relèvent du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La commission prend acte néanmoins que la Société du Grand Paris, dans la limite de ses attributions, a pris en compte les conséquences du flux des voyageurs dans l'hypothèse d'un arrêt de la ligne H en gare Stade de France – Saint-Denis.

Avec les métros

En ce qui concerne la question de la mise en place de la ligne 11 de Rosny-Bois Perrier à Noisy-Champs, la SGP indique que le calendrier prévisionnel de mise en œuvre des projets du STIF et de la RATP prévoit une mise en service du prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs à l'horizon 2025.

La commission note le souci de la SGP sur la qualité de l'insertion des gares dans l'environnement existant et sur la question du traitement de l'intermodalité des objectifs prioritaires. Chacun doit pouvoir accéder à la gare quel que soit son mode de déplacement dans des conditions et avec une qualité de service optimale. Les modes actifs (marche et vélo) ainsi que le rabattement par bus seront privilégiés conformément aux orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France approuvé par le STIF.

Sur les remarques concernant la désaturation de la ligne 13, la commission approuve les conclusions de la SGP sur les nouvelles liaisons devant permettre de réduire la charge maximale observée aujourd'hui sur la ligne 13 et ses branches d'environ 25%.

Avec les Bus, avec les trams

En ce qui concerne la qualité des correspondances entre les différentes lignes de transport en commun, avec une gare emblématique du Bourget permettant un pôle d'échange entre les lignes 16, 17, le RER B et la future tangentielle Légère Nord, la commission soutient la position de la SGP partagée avec le STIF et les opérateurs des transports en interconnexion, sur l'organisation des correspondances au Bourget RER.

En ce qui concerne Livry-Gargan certains habitants considère que leur ville est la « grande oubliée » pour les transports en commun. La SGP estime que le tracé des lignes et la

position prévisionnelle des gares du réseau de transport public du Grand Paris ont été déterminés par le schéma d'ensemble, élaboré à l'issue d'un débat public de quatre mois tenu entre octobre 2010 et janvier 2011, et approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

La commission soutient le point de vue de la SGP.

2.9. – THEME N° 9 - LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET URBAIN AUTOUR DES GARES.

Il s'agit bien dans ce thème de traiter du développement économique et urbain autour des gares mais aussi de l'offre de commerces et de services au sein des gares.

2.9.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Anonyme – (observation n°2 – registre de Noisy le Grand) s'exprime ainsi : *« qu'en est-il de l'activité tertiaire, industrielle, services publics qui se trouve principalement au sud (Palaiseau) et à l'Ouest de la Défense. »*

« Le conseil du Grand Paris ne pourrait-il pas se trouver à Clichy-sous-Bois ou Sevran, car cela apporterait des emplois, notamment des centaines d'employés de la fonction publique territoriale, des entreprises pourraient s'installer et non disparaître (PSA) ; cela justifierait mieux le sens de ce projet de transport. Sinon à quoi répond -il précisément ? N'oublions pas que la paralysie du RER A sous-dimensionné avec la population qui s'accroît.

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne-Chantierine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne) dans la question n°1 évoque la valorisation urbaine des gares : il estime qu'en l'absence de CDT la société du Grand Paris dispose de pouvoirs très importants pour l'avenir des alentours de la gare de Chelles. Il demande que la SGP présente avec précision, notamment, les axes et la forme de ces projets (habitat et emplois), le mode de financement de ces projets, leur forme administrative, leur mode d'intégration dans les documents d'urbanisme.

Avis et commentaires de la SGP :

L'enquête publique ne concerne que le seul projet de transport. Les autres missions qu'est amenée à conduire la Société du Grand Paris conformément aux dispositions de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 sont précisément encadrées. La SGP peut conduire des opérations de construction ou d'aménagement soit lorsque les CDT le prévoient, soit dans un rayon de 400 mètres autour des gares seulement après avis des communes et EPCI concernés. Ces opérations potentielles seront conduites selon d'autres procédures. Elles ne seront pas financées dans le cadre du budget de la ligne adopté par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en juillet 2014 et exclusivement dédié au transport.

Mme DECUREY (observation n°1 registre de Chelles) demande si une sortie de la gare de Chelles est prévue vers le centre-ville, pour le bénéfice des commerçants.

ASSOCIATION ADEQUA (observation n°18 registre de Chelles) « se focalise sur le développement économique qui lui paraît oublié et signale que si l'option « Triage » n'a pas été traitée avec suffisamment de conviction, au moins la variante qui consiste à reporter la liaison L15/L16 à Chelles mérite une étude complète et contradictoire »

IDFE (observation n°3 registre de Montfermeil) estime qu' « il est préférable de viser l'ARRET de l'étalement urbain en densifiant les villes notamment autour des gares ! La réalisation du GPE ne doit pas permettre la création de nouvelles agglomérations ni l'étalement d'agglomérations existantes...pour exemple IDFE demande que la gare de Clichy-Montfermeil soit davantage éloignée de la forêt de Bondy afin de soustraire celle-ci à l'appétit des bâtisseurs... »

Environnement 93 (observation n°4 registre de Montfermeil) s'inquiète de la densification envisagée dans un périmètre de 800 m autour des gares et demande que soit explicitement prévue la protection des espaces naturels et agricoles dans ce périmètre.

En De Ma 93 (observation n°7 registre de Montfermeil) « demande des engagements fermes garantissant la protection de toute urbanisation de la Dhuis et de la partie de la forêt régionale de Bondy à proximité de la gare. »

La directrice du PRU de Clichy-sous-Bois/Montfermeil (observation n°10 registre de Montfermeil) insiste sur la forte adéquation entre le GPE et le projet de rénovation urbaine en renforçant le rôle important de centralité du plateau. Ceux-ci constituent un enjeu stratégique dans la réussite de la transformation du quartier. Le partenariat engagé avec tous les acteurs dont la SGP doit se poursuivre.

Mme DANCOINE, Mme DELASALLE, Mme PECHBERTY, Mme FROMENT et un anonyme (observations n°12, n° 13, n°14, n°15 et n°20 registre de Sevrans) demandent que soit préférée l'installation d'entreprises créant de l'emploi plutôt que des logements sociaux trop nombreux à Sevrans.

Mme PATRY (observation n°24 registre de Sevrans) demande que l'on prenne le temps nécessaire pour discuter et débattre de l'aménagement avec les habitants.

Avis et commentaires de la SGP :

L'enquête publique ne concerne que le seul projet de transport. Les projets d'aménagement, de construction de nouveaux logements libres ou sociaux et de zones d'activité relèvent de la compétence des communes et des établissements publics de coopération intercommunale

compétents. La SGP peut y contribuer avec l'accord des élus dans le cadre d'autres procédures.

M. CUZON (observation n°5 registre d'Aulnay-sous-Bois) déplore d'une façon générale que ces nouvelles gares soient un prétexte à l'urbanisation.

L'association SAUVONS NOS PAVILLONS (observation n°7 registre d'Aulnay-sous-Bois) revient sur l'enquête publique qui a porté sur le CDT du Bourget qui s'est déroulé l'an passé, Elle estime que l'urbanisation autour des futures gares n'est pas compatible avec les risques d'explosion liés au transport de produits dangereux à la gare de triage de Drancy – le Bourget

Avis et commentaires de la SGP :

Dans le cadre de la politique de prévention des risques liés au transport de matières dangereuses, le préfet de département a porté à la connaissance des collectivités en avril 2013 les dispositions d'urbanisme à prendre en compte autour de la gare de triage de Drancy.

Dans une zone de 620 mètres autour de la gare de triage de Drancy, les dispositions du porter à connaissance de l'Etat interdisent toute construction nouvelle, à l'exception notamment « des constructions concernant les infrastructures et équipements strictement nécessaires (...) au fonctionnement des services d'intérêt général lorsqu'ils ne sont pas susceptibles d'accueillir du public ».

La gare du Bourget RER du réseau de transport du Grand Paris n'est pas implantée dans la zone de danger de 620 mètres. Le projet prévoit uniquement l'implantation du tunnel ainsi des ouvrages techniques annexes, qui constituent des ouvrages nécessaires aux secours qui ne génèrent pas de présence permanente.

Le CORIGAT (observation n°1 registre de Blanc-Mesnil et observation n°9 registre du Bourget) tout en se déclarant favorable au projet de métro du Grand Paris Express et au développement économique qui lui est lié, estime que celui-ci « *ne pourra pas se mettre en œuvre tant que les dangers potentiels dont est porteuse la gare de triage et qui remettent en cause la sécurité publique ne seront pas levés* ». il demande « *la suspension du porter à connaissance du 22 avril 2013 et la nomination d'un médiateur* ».

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse aux observations regroupées sous les thèmes 1 (Positionnement des gares) et 2 (Tracé ligne).

M. le MAIRE DE SAINT-DENIS (courrier n°1 registre de Saint-Denis) note que l'amélioration des transports en commun générée par la réalisation de trois lignes de métro à Saint-Denis, qui appartient dorénavant à l'un des territoires le plus dynamique d'Ile de France, permettra un gain en liberté de se déplacer et ainsi accéder au bassin d'emploi, aux loisirs et à la culture.

Mme SANCHEZ (observation n°3 registre de Saint-Ouen) estime que la gare doit apporter un mieux au quartier PLEYEL notamment avec l'installation, de commerces de bouche.

M. KEITA (courrier n°3 registre préfecture de région) estime que concernant le développement économique et commercial à Sevrans la construction de logements sociaux ne va pas résoudre les problèmes et demande ce qui y est prévu pour revaloriser le secteur.

Mme DRUZGALA (courrier n°3 préfecture de région) alerte sur le risque qu'une commercialisation sans concertation de la gare pourrait fragiliser l'offre commerciale extérieure et transformer le centre-ville et plus largement l'ensemble du territoire en ville dortoir.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) Des études ont-elles déjà été engagées pour mesurer les besoins commerciaux à l'intérieur des gares ? un travail participatif aura-t-il lieu avec les représentants des commerçants et des usagers ?

Avis et commentaires de la SGP :

Des études ont été engagées par la Société du Grand Paris pour évaluer le potentiel commercial propre à chaque gare en fonction des flux de voyageurs attendus, des caractéristiques de l'environnement urbain et de la nature du tissu commercial existant aux abords de la gare.

L'ensemble des gares du Grand Paris accueillera au minimum une centaine de mètres carrés de services visant à offrir en toutes circonstances un service minimal, répondant aux besoins de mobilité de chacun. La majorité des gares proposera également des commerces de facilitation du quotidien. Enfin, quelques gares particulières pourront proposer une offre

d'activités plus importante notamment en lien avec des opérations immobilières de logement ou de bureau.

La Société du Grand Paris veillera à ce que le déploiement d'espaces de services et de commerces dans les gares soit réalisé en complémentarité avec les tissus commerciaux existants, et non en concurrence. Dans ce cadre, les représentants des territoires pourront être associés à la programmation du contenu exact des activités et des commerces dans les gares afin de développer des synergies entre les services et commerces proposés en gare et ceux existants autour de la gare.

2) Il est à prévoir une perte d'exploitation pour les commerçants impactés par les chantiers. Comment celle-ci peut-elle être évaluée et quelles mesures sont envisagées en matière d'indemnisation ?

Avis et commentaires de la SGP :

Un dispositif d'indemnisation des commerçants touchés par les chantiers du Grand Paris Express est prévu. Une commission d'indemnisation sera constituée, elle sera composée de professionnels et présidée par un magistrat qui sera amenée à proposer à la Société du Grand Paris une indemnisation amiable destinée aux commerçants dont le préjudice commercial sera la conséquence directe et certaine des travaux. Pendant les travaux, les commerçants directement exposés aux perturbations des chantiers pourront saisir la commission qui analysera leur compte d'exploitation avant de faire une proposition d'indemnisation au maître d'ouvrage. La commission compétente sera en place dès le début des travaux de la ligne 15 sud soit dans le courant de l'année 2015.

3) La réussite de ce projet passe à l'évidence par une excellente collaboration entre tous les acteurs, notamment les collectivités territoriales et les acteurs économiques représentés en particuliers par les chambres consulaires. Quels moyens sont prévus pour assurer la coordination indispensable exigée, par exemple avec les contrats de développement territorial. A titre d'exemple le CDT « territoire de la culture et de la création » de Plaine Commune qui affirme un taux de croissance de 18% en 15 ans en matière d'emplois est impacté au premier chef.

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP a participé à de nombreux comités techniques et comités de pilotage organisés par les services de l'Etat sur l'ensemble des périmètres de contrat intégrant une gare du réseau de transport public du Grand Paris, et notamment le CDT « territoire de la culture et de la création » concerné par 5 gares du Grand Paris dont deux sous maîtrise d'ouvrage de la SGP.

La participation de la SGP s'est principalement concentrée sur les enjeux de transport lié au Grand Paris Express et de développement urbain à proximité des gares, les thématiques et périmètres traitées dans le cadre des CDT étant beaucoup plus larges (au-delà des quartiers de gare).

2.9.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le thème du développement urbain autour des gares est traité dans plusieurs pièces du dossier qui relatent les effets sur l'urbanisation et l'évaluation socio-économique.

Le projet Grand Paris Express constitue un programme de travaux qui vise à répondre aux enjeux de développement et de transport dans la région capitale, rappelés dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et respecte les objectifs et les grandes caractéristiques établis par celle-ci :

Article 1 :

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. (...)

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. (...)

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

Article 2 :

Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1er.

L'ambition du réseau de transport public du Grand Paris est définie par l'article 1 de la loi du 3 juin 2010. Cet investissement considérable doit d'abord contribuer à un meilleur fonctionnement de l'ensemble des transports en commun de la région ; il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux. Au-delà, il intègre un objectif de croissance économique et doit être un élément d'appui d'un ensemble de dispositions destinées à promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale et à unir les territoires de l'Ile-de-France.

La localisation des emplois et des entreprises dans la région sera graduellement transformée du fait de la mise en service du métro automatique, car l'accessibilité est un des paramètres centraux de localisation des entreprises et des populations. Les simulations effectuées pour apprécier les incidences du réseau du Grand Paris montrent qu'à un horizon 2035, 80% des emplois nouveaux nets seront localisés dans le cœur de l'agglomération parisienne (Paris intra-muros et les aires de contrats de développement territorial prévus par loi de 2010 relative au Grand Paris) contre 50% en tendance. Il en est de même, mais à un degré inférieur, pour la population. La polarisation recherchée par le projet sera en outre plus forte si le projet est accompagné par une politique dynamique de logement.

Environnement urbain et économique

Les choix de la Société du Grand Paris se sont fondés sur une analyse multicritère portant sur les paramètres suivants :

- Enjeux en matière de déplacements (prévisions de trafic, effets de désaturation du réseau existant, opportunités de maillage) ;
- Enjeux en matière d'apport économique, social et urbain (accompagnement de projets de développement ou d'aménagement) ;
- Le cas échéant, caractéristiques d'insertion et niveau de complexité estimé des ouvrages.

Un total de 57 gares a été retenu sur le réseau de transport public du Grand Paris, soit une quinzaine de gares supplémentaires par rapport au projet soumis au débat public.

Ces dernières ont été choisies afin de :

- Favoriser l'intermodalité en se connectant au réseau existant ou planifié (RER, métro, bus, TCSP, Transilien) ;

- Satisfaire les exigences émises lors du débat public et répondre au souhait des communes de bénéficier d'une desserte directe ;
- Améliorer l'accessibilité aux bassins de population et aux pôles d'activités ;
- Favoriser le renouvellement urbain et la desserte de secteurs qui ne bénéficient pas aujourd'hui d'une bonne couverture en transports en commun.

Une nouvelle génération de gares

Au-delà de leur fonction de porte d'entrée du nouveau réseau de transport, les gares du Grand Paris vont contribuer au développement des territoires desservis et devenir des équipements publics privilégiés au sein de la métropole.

Pour les gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la conception de chaque gare repose sur un socle d'orientations communes, afin de répondre aux attentes de l'ensemble des voyageurs, des riverains et des acteurs économiques de la région :

- Une gare efficace et fonctionnelle, équipement émergent et repérable, offrant à tous les voyageurs un accès facile au réseau, dans un environnement accueillant et apaisant : des espaces publics de la ville jusqu'aux quais, les parcours sont intuitifs et directs ; la gare accueille tous les voyageurs dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Une gare connectée, organisée pour faciliter les échanges avec les autres réseaux de transport : les correspondances ferrées sont évidentes et les plus directes possible ; les accès et cheminements vers les modes actifs (vélo, marche à pied) et réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possible.
- Une gare centre de vie et créatrice de valeur, au service de l'attractivité du territoire et de son développement : ses espaces sont un lieu d'expression culturelle, de services et de commerces diversifiés, définis en fonction des contextes locaux ; en outre, l'insertion de la gare est conçue pour être compatible avec un développement immobilier connexe dense et mixte.

Toutes les gares du réseau Grand Paris Express seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Des gares adaptées à leur environnement urbain

Les gares du Grand Paris s'adaptent aux spécificités de l'environnement dans lequel elles s'inscrivent. Chaque gare du réseau est définie en fonction du contexte urbain dans lequel elle s'installe et de la place qu'elle est vouée à y occuper. Il s'agit d'ancrer la gare dans son

territoire et de faire correspondre et dialoguer l'univers du dessous - celui du voyage dans les trains - avec le monde du dessus - celui de la ville et de ses activités.

Quatre familles de gares peuvent être identifiées au regard des caractéristiques de l'environnement urbain et des besoins des habitants des territoires desservis.



Les gares de centre-ville s'intègrent dans des environnements urbains déjà existants et renforcent leur attractivité et leur dynamisme.

Les gares nouvelles centralités accompagnent les projets de développement urbains en cours ou planifiés pour valoriser et resserrer les liens entre des territoires encore peu structurés.



Les gares emblématiques du Grand Paris, situées à des emplacements majeurs ou à des carrefours urbains intermodaux, sont des nœuds de correspondances stratégiques et portent l'image d'excellence du développement de la région capitale.

Les gares portes de la métropole : implantées au sein d'un aéroport ou d'une gare de train à grande vitesse, elles offrent au voyageur national ou international un accès privilégié à la région Ile-de-France.



Une offre de services et de commerces pour les voyageurs et pour la ville

Services et commerces sont des éléments essentiels de l'animation des gares et de la ville. Ils facilitent le quotidien des voyageurs et des habitants, enrichissent la vie du quartier et participent à la construction de l'identité de la gare, ancrée dans son territoire. Ils animent et sécurisent les espaces, et contribuent également au financement du réseau de transport.

Ces activités visent à être déployées sur l'ensemble des gares du réseau du Grand Paris, suivant des objectifs tout à la fois ambitieux et adaptés aux caractéristiques de chaque gare : les surfaces créées de services et de commerces pourraient ainsi aller d'une centaine de mètres carrés, pour les gares qui s'insèrent dans un environnement urbain avec de nombreux commerces existants, à plus de 1 000 mètres carrés, pour les gares du réseau qui se développent sur des territoires en structuration.

L'offre de services et de commerces en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis.

Elle est à programmer dans un souci de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords.

La prise en compte de l'ensemble de ces attentes permet de structurer l'offre de services et de commerces en trois composantes, qui chercheront à être partagées par l'ensemble des gares et calibrées en fonction de leur potentiel :

- Un socle de services essentiels, indispensables à la mobilité ;
- Des services complémentaires de facilitation du quotidien, liés étroitement aux flux de la gare ;
- Des services complémentaires de destination, répondant aux besoins spécifiques de chaque territoire et des habitants.

Les espaces de commerces et de services respecteront les exigences visant à garantir la sécurité du public dans les gares ; chaque local ou activité qui s'implantera aura obtenu au préalable les autorisations réglementaires nécessaires.

Des autorisations d'exploitation commerciale seront également, le cas échéant, obtenues.

La valorisation urbaine des gares

Les gares du Grand Paris, qui participent aux évolutions de la ville en tant qu'équipements structurants des territoires desservis, doivent servir de leviers à la constitution de pôles urbains forts. Leur réalisation a donc vocation, dans la majorité des cas, à être appuyée par des constructions nouvelles à leurs abords immédiats.

Ces constructions peuvent être des programmes de logement, enjeu prioritaire afin de contribuer au renouvellement et au développement de l'offre de logement en Ile-de-France, mais aussi d'équipements publics, d'activités commerciales ou encore tertiaires. Elles permettent ainsi une meilleure insertion des gares dans leur environnement urbain en renforçant et diversifiant les possibilités et les usages, afin de développer de véritables « quartiers de gare ».

Ces opérations de construction connexes ne sont pas comprises dans les périmètres de projet soumis aux enquêtes préalables à déclaration d'utilité publique au titre de la réalisation du réseau Grand Paris Express. En effet, celles-ci, comme c'est le cas de la présente enquête, ne portent que sur la réalisation des ouvrages et des espaces relevant techniquement et fonctionnellement du projet de réseau de transport. En revanche, dans la mesure où ces opérations accompagnent la réalisation du Grand Paris Express, la bonne coordination des projets nécessite d'établir les grands principes d'articulation entre les projets ;

- Articulation en termes de programme entre le projet de gare, le projet de construction complémentaire et l'éventuel projet d'aménagement urbain plus vaste dans lequel celui-ci peut s'intégrer ;
- Articulation technique et architecturale entre le projet de gare et le projet de construction, en fonction des calendriers respectifs des opérations (prescriptions techniques, éventuelles mesures conservatoires...) ;
- Articulation entre les procédures administratives associées aux ouvrages Grand Paris Express et celles associées aux opérations de valorisation (notamment les permis de construire).

2.9.3 - Appréciations de la commission d'enquête

Concernant le développement économique et urbain autour des gares

Il est précisé, tant dans le dossier soumis à l'enquête publique que dans les réponses formulées par la SGP relatif à ce thème, que selon les termes de la loi du 3 juin 2010, le projet du Grand Paris Express vise à la création d'un réseau de transport public.

Cet investissement considérable doit d'abord contribuer à un meilleur fonctionnement de l'ensemble des transports en commun de la région ; il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux. Au-delà, il intègre un objectif de croissance économique et doit être un élément d'appui d'un ensemble de dispositions destinées à promouvoir le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale et à unir les territoires de l'Ile-de-France.

Le développement économique et urbain s'appuie sur les contrats de développement territorial (CDT) qui doivent contribuer à la réalisation du schéma directeur de la Région d'Ile de France (SDRIF) qui prévoit la réalisation de 70 000 logements et 28 000 emplois nouveaux par an. Si celui-ci reste de la compétence principale des collectivités territoriales, la SGP est prête à y participer.

La SGP rappelle qu'elle conduira des opérations de construction ou d'aménagement soit lorsque les CDT le prévoient, soit dans un rayon de 400 mètres autour des gares, après avis des communes et EPCI concernés.

Il faut insister sur le rôle primordial que doivent avoir les gares du Grand Paris quant à leur intégration avec le développement du territoire dans un souci d'équilibre et de durabilité pour la métropole.

La commission prend acte de la volonté de la SGP d'être un acteur de ce développement économique et urbain.

Concernant les commerces dans et autour des gares

La CCIP invitée par la commission à s'exprimer sur le sujet du développement économique a appelé son attention sur l'indemnisation des commerçants qui verraient leur chiffre d'affaires amputé par le déroulement des travaux.

Pour répondre à cette éventualité la SGP indique qu'une commission d'indemnisation sera constituée, elle sera composée de professionnels et présidée par un magistrat qui sera amenée à proposer à la Société du Grand Paris une indemnisation amiable destinée aux commerçants dont le préjudice commercial sera la conséquence directe et certaine des travaux.

La commission d'enquête publique note avec intérêt le dispositif qui sera ainsi mis en place et devrait rassurer les établissements concernés. Elle demande à la SGP de travailler à l'unisson avec la CCIP qui dispose d'une grande connaissance sur le sujet.

Sur le choix des commerces futurs qui seront installés dans les nouvelles gares, la SGP précise que des études ont été engagées pour évaluer le potentiel commercial propre à chaque gare en fonction des flux de voyageurs attendus, des caractéristiques de l'environnement urbain et de la nature du tissu commercial existant aux abords de la gare. Elle veillera à ce que le déploiement d'espaces de services et de commerces dans les gares soit réalisé en complémentarité avec les tissus commerciaux existants, et non en concurrence.

La commission d'enquête est très sensible à la démarche ici exposée qui ne pourrait qu'être favorable aux commerçants et aux clients.

2.10. – THEME N° 10 – IMPACTS FONCIERS

Ce thème relate les observations portées sur le registre concernant :

Le dédommagement pour le tréfonds lorsque le tunnel passe sous les habitations,

L'indemnisation en cas de problèmes survenant lors de la construction du tunnel (affaissement, fissures, etc.)

La dévalorisation des biens suite à la présence du tunnel sous les habitations,

La nécessité de faire au préalable des référés préventifs,

La maîtrise des prix du foncier eu égard à la présence des nouvelles gares,

2.10.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

M et Mme HAESLER (observation n°3 – registre de Champs sur marne) posent la question de savoir « *sur quoi vous basez vous pour indemniser le tréfonds ? Nous espérons quand même obtenir une indemnisation financière suite à tous les désagréments sachant que nous devons vendre notre pavillon d'ici 2 à 3 ans et que le prix de vente du pavillon ne soit pas à la hauteur du prix du marché ;* »

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP acquiert les parties de sous-sols correspondant à l'ouvrage du tunnel, appelé tréfonds. Ces tréfonds sont des volumes en sous-sol d'une parcelle. La SGP deviendra propriétaire uniquement des emprises en tréfonds dans lequel s'inscrit l'ouvrage souterrain. La SGP consulte systématiquement la Direction National d'Intervention Domaniale de France domaine, qui évalue et donne obligatoirement son avis sur le prix d'acquisition. Le prix d'acquisition retenu pour un tréfonds est obtenu à partir d'une méthode de calcul qui a fait jurisprudence, la méthode Guillermin et Demanche. Cette méthode qui utilise plusieurs coefficients est calculée automatiquement et tient compte notamment de la profondeur de l'ouvrage, de la position de la nappe phréatique. En résumé, plus l'ouvrage est réalisé en profondeur, plus le prix diminue.

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chanteraine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne) demande en question n° 4 « *quels dispositifs seront concrètement mis en place et sous quelle responsabilité pour maîtriser l'évolution des prix du foncier, en particulier en l'absence de Contrat de Développement Territorial,* »

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Avis et commentaires de la SGP :

Un observatoire des prix de l'immobilier et du foncier a été mis en place en partenariat entre la SGP, la DRIEA (services de l'Etat) et la chambre des notaires. Cet observatoire a pour objectif d'analyser si les prix autour des gares augmentent ou baissent. A l'aune des premières analyses portant sur la période de 2010 à 2013, les prix constatés ne reflètent pas « d'effet gare » et sont restés sur des dynamiques structurelles à l'échelle du marché immobilier de la région IDF.

En ce qui concerne le coût des acquisitions, qui seraient pratiquées par la SGP, nécessaires aux assiettes des ouvrages en infrastructure et superstructure, les prix font l'objet d'un avis obligatoire de la DNID, après saisine préalable par la SGP, qui suit cet avis. Les prix proposés pour conclure des accords amiables sont des prix maîtrisés qui suivent les références du « marché immobilier ». En cas d'expropriation en phase judiciaire, le prix est fixé par le juge de l'expropriation et peut donc varier en faveur de l'exproprié ou de l'expropriant.

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chantreine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne) évoque, dans sa question n°12, la prévention des risques géologiques liés à la présence d'anciennes carrières :

« D'après la S.G.P., sur la commune de Chelles, seul le puits de ventilation P63 et sa base chantier sont soumis à des aléas modérés liés à divers risques géologiques. Des prescriptions réglementaires relatives au futur PPRN seront à respecter, qui seront imposées aux tiers.

Quelle organisation concrète sera mise en place pour informer et contacter la population en droit de réclamer un référé préventif, qui pourrait être lésée ou dont les biens pourraient être endommagés pendant la réalisation des travaux, ou après la mise en service (vibrations et dommages conséquences de l'exploitation par exemple), pour constater le dommage, proposer des mesures correctives ou des indemnisations, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ?

Avis et commentaires de la SGP aux trois observations ci-dessus :

En ce qui concerne le sujet de la dégradation des biens liée aux travaux, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous les thèmes 4 (Nuisances en phase travaux) et 5 (Nuisances en phase exploitation).

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chanteraine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne évoque, dans sa question n°16, les impacts fonciers, les acquisitions de parcelles (terrains en surface), les recours en cas de désordre à la voirie, aux terrains ou au bâti

« La démarche de la Société du Grand Paris semble avoir été de contacter de manière individuelle les propriétaires qui lui semblent directement concernés par la réalisation du chantier, pour les expropriations.

Par contre, le tracé n'étant pas encore définitivement arrêté (dans la bande d'incertitude de 50 m), les propriétaires concernés par l'acquisition de leur tréfonds, ou les habitants directement à proximité qui pourraient être impactés lors de la réalisation des travaux ou dans la phase d'exploitation, ne sont a priori pas encore identifiés.

Quelle organisation concrète sera mise en place pour informer et contacter la population en droit de réclamer un référé préventif, qui pourrait être lésée ou dont les biens pourraient être endommagés (pendant les travaux - tunnelier par exemple), ou après la mise en service (vibrations conséquences de l'exploitation par exemple), pour constater le dommage, proposer des mesures correctives ou des indemnisations, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ? »

M. MOYSAN (observation n° 11 – registre de Gournay) souhaite savoir si *« son pavillon aura la même valeur après les travaux suite aux nuisances, bruit, etc.... »*

Avis et commentaires de la SGP aux trois observations ci-dessus :

Les travaux n'ont aucune conséquence sur la valeur des biens immobiliers à proximité des ouvrages du réseau de transport du Grand Paris. Il peut être probable qu'à terme, parce que le territoire est mieux relié aux infrastructures de transports, les biens immobiliers à proximité prennent au contraire de la valeur du fait d'une meilleure desserte avec les transports en commun.

Il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous les thèmes 4 (Nuisances en phase travaux) et 5 (Nuisances en phase exploitation).

M. LEBOURNOT (observation n°16 – registre de Gournay) s'interroge sur les mesures prises en ce qui concerne la protection des biens :

« S'enquérir si des mesures vibratoires sont prévues pendant le chantier,

Demander si des études sismiques et vibratoires ont été réalisées pendant la phase étude

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Est-il prévu à la mise en service et en exploitation de l'ouvrage une étude d'impact sur les biens situés dans la zone impactée,

Demander si des mesures conservatoires ont été prévues

Demander si un état des lieux avec les propriétaires des biens situés au-dessus de l'ouvrage a été programmé

Demander si avant l'ouverture du chantier des repères test sont prévus d'être posés sur les bien impactés par le chantier »

M. DESTHULLIERS (observation n° 7 – registre de Chelles) a écrit « *le tunnel passe sous le 9 avenue Etienne Bourgeois, j'aimerais connaître le dédommagement pour le tréfonds* »

M. DESTHULLIERS (observation n° 9 – registre de Chelles) et Mme DUPONT, Présidente de la Copropriété du ROY (Observation n°28 – registre de Chelles) résidant au 7 avenue Etienne Bourgeois, s'interrogent sur le fait que « *les travaux vont forcément engendrer des tassements différentiels au moment de la confection du tube car nous sommes dans l'eau et dans les sables de Beauchamp. Le terrain est donc peu stable, il faut donc malheureusement envisager des désordres à venir.*

Quelle garantie offre le Grand Paris ou la société qui construira, pour remédier aux désordres à venir concernant la stabilité de l'immeuble cité et si garantie il y a sera-t-elle décennale ou trentenaire ?

Le Grand Paris prend-il une assurance dommage ouvrage facile à faire jouer sans se lancer dans de la procédure s'il y a des dommages constatés ?

Sera-t-il fait un relevé contradictoire d'altimétrie pour déceler les mouvements de terrains et ceux de l'immeuble ?

Au sujet de l'achat du tréfonds, le Grand Paris achètera à partir de quelle profondeur ? Cote donnée en cote NGF.

De plus pourra-t-on toujours construire au-dessus du métro et au besoin forer des pieux pour les fondations ? Si non, comment sera chiffrée la perte de valeur du terrain ?

Avis et commentaires de la SGP aux observations ci-dessus :

Au stade de l'achèvement fin 2014 des études préliminaires complémentaires, le tracé définitif du tunnel n'est pas encore calé avec précision. Il s'inscrira dans un fuseau de 100 mètres de largeur mais sa position exacte sera précisée dans le cadre des études d'avant-projet. La SGP entrera en contact avec les propriétaires le moment venu lors de la stabilisation du tracé du tunnel. La SGP versera une indemnité aux propriétaires, pour

l'acquisition de la partie en tréfonds correspondant au passage du tunnel. Pour ce faire, la SGP consulte systématiquement la DNID (Direction Nationale d'Intervention Domaniale), qui évalue et donne obligatoirement son avis sur le prix d'acquisition. Le prix d'acquisition retenu pour un tréfonds est obtenu à partir d'une méthode de calcul qui a fait jurisprudence, la méthode Guillermin et Demanche. Cette méthode qui utilise plusieurs coefficients est calculée automatiquement et tient compte notamment de la profondeur de l'ouvrage, de la position de la nappe phréatique. En résumé, plus l'ouvrage est réalisé en profondeur, plus le prix diminue.

La profondeur du tunnel n'interdira pas la réalisation de nouvelles constructions en surface à l'aplomb du tracé. Les dispositions des articles L 554-1 et R 554-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la sécurité des réseaux souterrains de transport sont destinées à préserver l'intégrité de l'ouvrage dans le temps.

Il convient également de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous les thèmes 4 (Nuisances en phase travaux), 5 (Nuisances en phase exploitation et 6 (Nuisances chantiers).

M. POTIER (observation n°8 – registre de Chelles) Habite au 55 bis rue Victor Hugo à Chelles et a peur d'être exproprié suite à l'implantation d'un puits de ventilation à cette adresse, en effet ces renseignements auraient été donnés par la mairie lors des discussions avec un acheteur potentiel de sa maison, la transaction n'ayant pu de ce fait aboutir.

Il souhaiterait donc obtenir rapidement des éclaircissements sur ces informations qui en fait ne seraient pas exactes.

Avis et commentaires de la SGP :

Un futur puits d'accès de secours et de désenfumage est en effet envisagé au 55 bis rue Victor Hugo à Chelles. La SGP a mandaté son opérateur foncier, la SEGAT, en charge de réaliser les négociations amiables pour acquérir les biens nécessaires au réseau de transport. Il a été demandé à la SEGAT de prendre contact avec le propriétaire du 55 bis rue Victor Hugo pour faire une proposition d'acquisition du pavillon. La prise de contact doit avoir lieu entre le mois de décembre 2014 et le mois de janvier 2015.

D. EVEN – (Observation n°10 – registre de Chelles – Habite au 58 Quai Auguste Prévôt) Pense être directement concernée par le tracé du tunnel et souhaiterait connaître les constats à faire en amont, les dédommagements prévus

Avis et commentaires de la SGP :

Dans l'hypothèse où le tunnel passerait sous cette propriété, la SGP prendra contact avec le propriétaire pour lui signaler qu'il est directement concerné par le passage de l'ouvrage en tréfonds. S'agissant de la valeur du terrain en tréfonds, la SGP verse une indemnité aux propriétaires, pour l'acquisition de la partie correspondant au passage du tunnel. Pour ce faire la SGP consulte systématiquement la DNID (Direction Nationale d'Intervention Domaniale), qui évalue obligatoirement le prix d'acquisition. Le prix d'acquisition retenu pour un tréfonds est obtenu à partir d'une méthode de calcul qui a fait jurisprudence, la méthode Guillermin et Demanche. Cette méthode qui utilise plusieurs coefficients est calculée automatiquement et tient compte notamment de la profondeur de l'ouvrage, de la position de la nappe phréatique. En résumé, plus l'ouvrage est réalisé en profondeur, plus le prix diminue.

Anonyme : (observation n° 12 – registre de Chelles) pose la question « *si des dégradations des habitats sont constatés au cours ou après les travaux des tunnels, quels seront les recours ayant droit aux particuliers afin d'être dédommagés des dégâts subis* ».

Association ARQPR – (Observation n° 30 – registre de Chelles) s'interroge sur la gestion des nuisances « *L'enquête publique fait état, pendant la phase travaux, puis exploitation, de nuisances de bruit, odeurs, vibrations. Aucun relevé de mesures de ces nuisances n'existe dans l'enquête. Comment les riverains pourront démontrer des nuisances si aucun point zéro n'existe ?* »

L'état des lieux, l'enquête publique évoque la possibilité, dans les zones sensibles, de référés préventifs, et/ou de référés constats, Quelles sont ces zones sensibles ? quelles procédures pour ces référés ? Qui finance ces procédures ? D'une manière générale, un état des lieux contradictoires AVANT et APRES travaux peut-il être réalisé ? A la charge de qui ?

Mme ZANGA (Observation n°32 – registre de Chelles) pose la question : « *Vers qui pourra-t-on se retourner en cas de dégradation de nos biens ?* »

M. Georges GRATACAP (observation n°25 – registre de Sevrans) demande « *le bâti : comment seront préservés les constructions le long du tunnel mais aussi aux abords immédiats (huissiers ?)* »

M. RAFFARA (observation n°1 – registre de La Courneuve) demande « *si le métro passe sous ma maison, vous rachetez le tréfonds, cela fera-t-il perdre de la valeur à mon bien ?* »

Mme RAFFARA (observation n°4 – registre de La Courneuve) – demande :
« *personnellement je me soucie de savoir s'il y aura une incidence sur mon droit de construire sur mon terrain et, si la construction a lieu après la fin du tunnel qu'en sera-t-il de la solidité des fondations et des vibrations ?* »

Avis et commentaires de la SGP aux observations ci-dessus :

La SGP acquiert les parties de sous-sols correspondant à l'ouvrage du tunnel, appelé tréfonds. Ces tréfonds sont des volumes en sous-sol d'une parcelle. L'application des dispositions des articles L. 554-1 et R 554-1 et suivants du code de l'environnement prévoient les mesures à prendre en cas de réalisation de travaux à proximité d'un réseau souterrain de transport. Elles n'empêcheront pas les propriétaires d'effectuer leurs travaux sur leur propriété (bâtiment ou terrain), dès lors qu'ils respecteront les contraintes de réalisation liées au maintien de l'intégrité des ouvrages du métro.

En conséquence, l'acquisition du volume de tréfonds n'aura pas de conséquence sur la valeur à la baisse des biens immobiliers du fait de leur totale interdépendance entre la partie en surface et le volume souterrain en grande profondeur.

En ce qui concerne le sujet de de préjudices qui seraient la conséquence directe et certaine des travaux, il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous le thème 4 (Nuisances en phase travaux) ou sous le thème 5 (nuisances en phase d'exploitation).

Anonyme : (observation n° 1 – registre d'Aulnay sous-bois) « *Résidents de la rue Vercingétorix nous nous inquiétons de l'impact des travaux du Grand Paris sur les sols...* ».

Avis et commentaires de la SGP :

il convient de se reporter aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations regroupées sous le thème 4 (Nuisances en phase travaux).

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) La SGP pourrait-elle mieux expliciter son implication dans la maîtrise du foncier autour des gares et la part qu'elle prendra dans les aménagements urbains.

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP n'acquiert que les biens destinés aux ouvrages de transport et le cas échéant aux emprises de chantier. Dans un souci permanent de valorisation de ses emprises et afin de

contribuer aux objectifs fixés par la loi relative au Grand Paris notamment aux objectifs de réalisation de logements, la SGP étudie chaque fois que cela est possible la réalisation d'opérations immobilières sur les emprises des gares. Ces opérations font l'objet d'un travail particulier avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents et ces opérations doivent respecter le plan local d'urbanisme. Elles font également l'objet de procédures de concertation distinctes de celles conduites pour le projet de transport. Ces futures opérations qui seront réalisées par des maîtres d'ouvrage auxquels la SGP aura cédé des volumes comportant des droits à construire dans le cadre de consultations spécifiques doivent permettre à la SGP de percevoir certaines recettes complémentaires.

La SGP peut également conduire des opérations d'aménagement ou de construction soit sur le territoire des CDT si ceux-ci le prévoient, soit dans un rayon de 400 mètres autour de la gare après avis des communes ou EPCI concernés. Cette compétence qui confère à la SGP le statut d'un établissement public d'aménagement sera exercée en accord avec les élus concernés dans le cadre de procédures spécifiques (procédures d'aménagement et le cas échéant enquête publique dédiée).

2) A la fin des chantiers de nombreuses emprises devenues inutiles seront évacuées par le maître d'ouvrage et ses entreprises contractantes ; Comment et à qui la SGP envisage-t-elle de rétrocéder ces terrains ?

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP contracte avec les collectivités locales des conventions dans lesquelles, sont détaillées les modalités d'acquisition, d'échange et de rétrocession du foncier public. Après la réalisation du projet, les emprises en reliquat et qui n'ont pas fait l'objet d'aménagement au titre de la gare sont (selon les conditions indiquées dans les conventions) rétrocédées aux collectivités.

2.10.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème :

Les enquêtes parcellaires :

Simultanément ou à la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il est nécessaire de définir précisément les parcelles à acquérir pour la réalisation des travaux, ainsi que les ayants-droit à indemniser. C'est dans ce but que l'enquête parcellaire est menée. Elle vise à déterminer précisément les parcelles à acquérir ainsi que leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés.

La Société du Grand Paris doit acquérir environ 1 350 parcelles pour réaliser les tronçons Noisy- Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel. Environ 90% de ces acquisitions concernent les tréfonds destinés à la réalisation du réseau souterrain.

Les emprises des terrains nécessaires à la réalisation des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, qui seront déterminées avec précision lors des études de conception à venir, feront l'objet de plusieurs enquêtes parcellaires successives ultérieures, réalisées postérieurement à la présente enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour chaque enquête parcellaire, un dossier d'enquête parcellaire est constitué. Il sert de support à l'enquête parcellaire, conduite en application des articles R.11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté est pris par le préfet, permettant ainsi de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Les acquisitions foncières

Le transfert de propriété peut avoir lieu soit par voie de cession amiable, soit par voie d'ordonnance prononcée par le juge d'expropriation. Dans le second cas, le juge de l'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé.

Le transfert de propriété et la fixation des indemnités se fonderont sur l'arrêté de cessibilité, qui aura précisé les emprises du projet et déterminé les propriétaires des parcelles (ces derniers ayant reçu notification de l'engagement de la procédure).

Conformément à l'article L.12-5 du code de l'expropriation, l'ordonnance de transfert de propriété ne peut être attaquée que par la voie du recours en cassation et seulement pour incompétence, excès de pouvoir ou vice de forme.

Le projet présente la particularité d'être un projet ferroviaire souterrain. Par conséquent, il faut distinguer deux cas :

Les sections souterraines en tunnel :

Dans ce cas de figure, la réalisation du tunnel se faisant en profondeur, aucune modification foncière en surface au-dessus du tunnel n'est nécessaire. En revanche, la Société du Grand

Paris doit acquérir une partie du tréfonds, c'est-à-dire le volume de sous-sol concerné par le passage de la ligne de métro.

Les sections en tranchée couverte, les gares, ouvrages et équipements annexes :

Dans ce cas-là, les nécessités liées au projet peuvent entraîner une acquisition par la Société du Grand Paris de parcelles privées ou publiques en surface (et éventuellement d'un transfert de gestion pour le domaine public) ainsi que d'immeubles devant faire l'objet d'une démolition.

Conformément à l'article L.11-5-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique pourra prévoir que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale lorsqu'elles font partie d'une copropriété. Cette disposition permet de simplifier la gestion courante des biens une fois acquis par la Société du Grand Paris.

Lorsque le projet nécessite l'acquisition d'emprises relevant de voies communales, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique dispense d'enquête publique le déclassement du domaine public routier, en application des dispositions de l'article L. 141-3 du code de la voirie routière.

Procédure d'expropriation d'urgence :

Etant donné le grand nombre de parcelles concernées s'agissant du linéaire à creuser par les tunneliers (machines servant à creuser les tunnels), il est indispensable que l'ensemble des parcelles soient libérées au moment des travaux.

Sous réserve de l'appréciation de l'autorité compétente pour prendre la déclaration d'utilité publique, la nature et l'ampleur des travaux projetés et les délais en résultant pour la réalisation des expropriations éventuellement nécessaires justifient la mise en œuvre de la procédure d'urgence, laquelle permet de raccourcir les délais de procédure pour la fixation des indemnités d'expropriation et de prendre possession d'un bien après avoir payé des indemnités provisionnelles fixées par le juge.

La Société du Grand Paris se réserve donc la possibilité de demander à l'autorité compétente pour prendre la déclaration d'utilité publique de déclarer urgente, en application des articles L. 15-4 et R. 15-2 du code de l'expropriation, la prise de possession des terrains (qu'il s'agisse de parcelles de surface ou de volumes en sous-sol) nécessaires à la réalisation du projet.

Le plan général des travaux (*pièce E du dossier d'enquête*) présente l'intégralité du projet de réalisation des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen –

Saint-Denis Pleyel des lignes 14 nord, 16 et 17 sud du réseau du Grand Paris Express à l'échelle 1/10 000ème.

Il permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet (tunnels, gares, ouvrages annexes, etc.), ainsi que la zone d'intervention potentielle nécessaire à leur réalisation.

Cette zone vise à identifier les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence, que ce soit de manière provisoire (emprises de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrages), en surface ou en souterrain. En particulier, la zone d'intervention potentielle englobe le périmètre prévisionnel des travaux, les installations de chantier, les secteurs nécessitant des réaménagements de voirie du fait du projet, etc.

En section courante, la zone d'intervention potentielle est représentée par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre du tracé du projet (largeur totale de 100 mètres). Cette largeur de fuseau vise à intégrer d'éventuelles évolutions localisées du tunnel et des ouvrages jalonnant le tracé, qui pourraient intervenir dans le cadre des études ultérieures du projet par rapport à la solution présentée à l'enquête publique.

En complément, la largeur du fuseau est accrue par rapport à cette largeur standard dans certains cas particuliers :

- A la jonction des tracés de la ligne 15 sud (Pont de Sèvres – Noisy-Champs) et de la ligne 16, au nord de la gare de Noisy-Champs, le fuseau est élargi à l'est et prolongé au sud. Cette disposition vise à préserver la possibilité d'une adaptation conjointe du tracé et du profil en long souterrains de la ligne 16, en coordination avec les études de maîtrise d'œuvre de la ligne 15 sud. Dans ce secteur, la zone d'intervention potentielle associée au projet est donc nécessairement superposée à celle présentée dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 sud (octobre / novembre 2013). Toutefois, ces deux projets soumis à enquête publique sont coordonnés dans le cadre de la réalisation progressive du Grand Paris Express et sont portés par un même maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris : la superposition technique des zones d'intervention potentielle attachées à la ligne 15 sud et à la ligne 16 n'engendre donc pas de conflit d'utilité publique.

- A Chelles, à proximité de la limite de commune de Montfermeil, ainsi que sur le territoire des communes de Clichy-sous-Bois et de Livry-Gargan, la largeur standard du fuseau est accrue sur une partie du tracé. Les zones identifiées déterminent un périmètre enveloppe qui vise à préserver de possibles évolutions du tracé de référence, afin de prendre en compte au mieux la présence de carrières souterraines dans ces secteurs.

- A Aulnay-sous-Bois, le fuseau est élargi sur une partie du tracé à proximité de la commune de Sevrans. Cette disposition vise à préserver la possibilité d'une adaptation

conjointe du tracé et du profil en long souterrains de la ligne dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre.

De plus, au niveau de la gare du Bourget RER, le fuseau est décalé vers le nord. En effet, aucune intervention n'est prévue dans ce secteur sur le faisceau ferroviaire emprunté notamment par le RER B.

Enfin, la largeur du fuseau augmente localement lorsque les emprises prévisionnelles identifiées (emprises de chantier en particulier) s'étendent au-delà de la bande de 100 mètres définie en section courante, comme par exemple à hauteur des implantations prévues pour les gares du projet. Par ailleurs, les travaux d'adaptation à prévoir à la gare existante de Chelles-Gournay seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express: les emprises susceptibles d'être mobilisées pour ces travaux, pouvant concerner le faisceau de voies et les quais existants, sont de même incluses sous forme d'enveloppe dans la zone d'intervention potentielle.

Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation ultérieure d'enquêtes parcellaires. Les emprises à acquérir seront incluses dans le fuseau de la zone d'intervention potentielle, tel que présenté dans cette pièce E. Environ 90% de ces acquisitions concerneront des acquisitions de tréfonds en vue de la réalisation du tunnel et des ouvrages souterrains.

2.10.3 - Appréciations de la commission d'enquête

D'une manière générale, les riverains d'une telle construction redoutent d'une part les désordres qui pourraient survenir durant les travaux, et d'autre part la dépréciation éventuelle de leur bien compte tenu de la présence de la ligne de métro passant sous leur propriété.

Acquisition des tréfonds :

Pour permettre le passage du tunnel, la SGP doit se rendre propriétaire de la partie du tréfonds nécessaire au passage de l'ouvrage souterrain, pour en fixer le prix, la SGP se rapproche de la DNID (Direction Nationale d'Intervention Domaniale) qui évalue et donne son avis sur le prix d'acquisition. Le prix tient compte également de la profondeur du tunnel, de sa largeur, de sa position par rapport à la nappe phréatique ; en cas de contestation, c'est au juge de l'expropriation qu'il appartiendra de fixer le montant de l'indemnité.

Dès que la position exacte du tunnel sera connue, c'est-à-dire aux termes des études d'avant-projet, la SGP s'engage à contacter tous les propriétaires concernés afin de leur proposer une indemnisation déterminée comme indiqué ci-dessus.

La commission estime que le mode opératoire mis en place par la SGP est garant d'équité vis-à-vis des riverains concernés

Dépréciation de la valeur des biens immobiliers suite à la présence du tunnel :

En applications des articles L554-1 et R554-1 et suivants du code de l'environnement, les propriétaires des parcelles en surface pourront effectuer des travaux sur leur propriété (terrain et bâtiments) dès lors qu'ils respectent les contraintes de réalisation liées au maintien de l'intégrité des ouvrages du tunnel. L'acquisition du tréfonds et la présence du tunnel en grande profondeur n'aura donc pas de conséquence sur la valeur des biens de surface.

La commission partage l'avis de la SGP qui pense que la présence des futures gares du GPE serait plutôt de nature à favoriser une prise de valeur supplémentaire des biens du fait de l'amélioration de la desserte du secteur par les transports en commun.

Maitrise de l'évolution du foncier autour des gares du GPE :

La SGP, assistée de la DRIEA et en lien avec la chambre des notaires, a mis en place un observatoire des prix des terrains situés aux alentours des futures gares de la ligne. Les prix constatés depuis 2010 n'ont subi aucun « effet gare » et sont situés dans le droit fil des prix du marché immobilier IDF.

Pour les acquisitions nécessaires aux ouvrages en infrastructure (gares, puits, ouvrages annexes) les prix proposés seront, tout comme le tréfonds, déterminés en liaison avec la DNID, prix qui devraient être approchant des prix du marché immobilier pratiqués dans le secteur.

En phase d'expropriation judiciaire, c'est le juge de l'expropriation qui fixera l'indemnité.

La commission estime que le mode opératoire mis en place par la SGP est garant d'équité vis-à-vis des riverains concernés.

Participation de la SGP aux aménagements urbains

La SGP n'acquiert que les biens nécessaires aux ouvrages de transport et aux emprises de chantiers, mais étudie, chaque fois que la mission lui en est confiée, la réalisation d'opérations immobilières sur les emprises des gares en liaison avec les communes et en respect du document d'urbanisme.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Ces opérations font l'objet de procédures distinctes, elles sont réalisées par des maîtres d'ouvrage auxquels la SGP aura cédé des droits à construire.

La SGP peut également conduire des opérations d'aménagement dans un rayon de 400 mètres autour des gares en liaison avec les élus concernés et dans le cadre de procédures spécifiques.

La commission prend note que les terrains acquis pas la SGP mais non utilisés au titre des ouvrages de transport ou d'aménagements liés aux transports, seront rétrocédés aux collectivités selon les termes des conventions établies entre les parties.

2.11. – THEME N° 11 – COMMUNICATION, ET CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Ce thème relate les observations relatives à la communication faite par la Société du Grand Paris pour porter le projet soumis à l'enquête publique à la connaissance du public, à la concertation préalable et les suggestions pour la mise en œuvre d'actions tout au long de la poursuite du projet.

Les observations ont appuyé la nécessité, pour les habitants et des associations, d'être régulièrement informés et consultés lors des différentes étapes.

2.11.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Anonyme (observation n° 4 – registre de Noisy-le-Grand)

Qui déplore que l'information soit trop floue et de pas avoir la possibilité d'une liaison téléphonique qui serait souhaitée accessible le samedi pour les personnes qui travaillent.

Avis et commentaires de la SGP :

Aujourd'hui, la SGP dispose d'un système de questions/réponses sur son site Internet qui permet à tout le monde de questionner les équipes en charge de la réalisation du Grand Paris Express. Le SGP souhaite mettre en place un numéro de téléphone dédié au moment des travaux.

M. Pierre-Louis THILL, animateur du Groupe de Travail « Gare GPE Chelles » (observation n° 4 – registre de Champs-sur-Marne) a posé diverses questions qui sont justifiées par l'imprécision du dossier d'enquête publique, du fait du stade d'avant-projet et souhaite que les modalités de concertation soient prévues avec la municipalité et les habitants et les solutions de recours en cas de désaccord.

Avis et commentaires de la SGP :

Les modalités de concertation ont été arrêtées jusqu'à maintenant avec chacune des communes concernées. Il en sera de même pendant les phases suivantes et notamment dès le démarrage des travaux.

M. FEMONT (observation n° 17 – registre de Gournay-sur-Marne) souhaite être contacté personnellement avant le début des travaux.

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP mènera une étude de vulnérabilité du bâti en amont de la réalisation du tunnel. Les personnes dont l'habitat se situe sur une zone sensible seront contactées. La SGP signalera l'observation de M. Fremont au prestataire en charge de l'enquête. A noter que des sondages géotechniques ont d'ores et déjà été menés dans le secteur mentionné dans l'observation.

M. Eric SCHLEGEL, maire de Gournay-sur-Marne (observation n° 20 du registre de Gournay-sur-Marne)

« ... il apparaît vital d'organiser, par le biais de Plans Généraux en complète concertation avec la Ville, ces futurs chantiers ... »

Avis et commentaires de la SGP :

Les différentes instances de travail partenarial (comités techniques et de pilotage) permettront d'aborder les sujets liés aux travaux (plans de circulation...).

A noter que sur le premier tronçon du Grand Paris Express (Ligne 15 sud), dont les travaux commencent début 2015, des comités de suivi de chantier se mettent en place à l'échelle de chaque ville.

M. Etienne DESTHULLIERS (courrier n° 27 – registre de Chelles) s'interroge sur les conséquences des vibrations sur sa cave constitué de vins de grand âge et de grande valeur et, à cet effet, souhaiterait l'expertise d'un expert en vin.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponses aux observations regroupées dans le thème 5 (Nuisances en phase Exploitation).

Mme Danièle EVEN (observation n° 10 – registre de Chelles) souhaite être informée des nuisances à craindre en matière de bruit, de vibrations, sur les constats et indemnisations éventuels.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponses aux observations regroupées dans le thème 5 (Nuisances en phase Exploitation).

Anonyme (observation n° 15 du registre de Chelles) souhaite que le suivi des travaux soit fait en concertation avec les résidents.

Association ADEQUA (observation n° 19 – registre de Chelles)

« ... les habitants doivent donner leur avis ... la forme de la participation devra assurer une véritable prise en compte de tous les avis. »

M. Yannick BOSCH (observation n° 25 – registre de Chelles) souhaite être tenu régulièrement au courant de l'avancée du chantier.

Copropriété «Le Villandry», représentée par M. Pierre Mariette, président du conseil syndical (contact : M. Boyer) (observation n° 26 du registre de Chelles)

« ... La population chelloise sera-t-elle consultée pour donner son avis sur les choix de la SGP ? »

Au sujet du Parc du Souvenir : *« ... Quelles concertations (avec les associations environnementales et les riverains) sont prévues pour déterminer objectivement la remise « en l'état » de ce parc ? ».*

Avis et commentaires de la SGP aux observations exprimées ci-dessus :

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la Société du Grand Paris a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro.

Ainsi, toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les présidents de communautés d'agglomération et les conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP). Chacun des comités de pilotage est préparé en amont par plusieurs comités techniques. Pour les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, la Société du Grand Paris a organisé 57 réunions techniques et 37 réunions de comités de pilotage.

La concertation se poursuit également avec le grand public. En complément des réunions d'information qu'elle organise, la SGP intervient à la demande des élus lors des conseils municipaux. Elle répond aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier. La concertation et la communication de proximité avec les habitants sera maintenue tout au long du projet et encore plus forte pendant les travaux.

Les équipes de la SGP viendront expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis des habitants. La communication sera adaptée à chaque chantier, dans une logique de transparence, de proximité avec chaque territoire, et de manière continue et itérative, afin que les dispositions techniques et les chantiers soient le mieux acceptés possible par tous les riverains.

Copropriété LE RELAIS DU ROY, représentée par Mme DUPONT (observation n° 28 – registre de Chelles) souhaiterait rencontrer un ingénieur acousticien pour avoir toutes les explications aux questions que l'on est en droit de se poser et avoir toutes les garanties que nous n'aurons pas de bruit dans l'immeuble dû au passage des trains ?

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponses aux observations regroupées dans le thème 5 (Nuisances en phase Exploitation).

Association des Riverains du Quartier Poste-Résistance (ARQPR) (observation n° 30 – registre de Chelles)

« ... Comment serons-nous informés du tracé définitif du tunnel et de l'emplacement précis des puits et ouvrages annexes ?

Lorsqu'ils seront fixés, de quels calendriers et procédures disposeront les propriétaires et riverains concernés pour exercer, si nécessaire des recours ? »

Avis et commentaires de la SGP :

Les grands principes de tracé et d'implantation des gares ont été soumis au débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, qui s'est déroulé de fin septembre 2010 à fin janvier 2011, auquel 15 000 personnes ont participé. Ces grands principes ont été fixés par le décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Depuis 2011, des réflexions ont été menées sur chacune des gares pour définir de manière précise leur positionnement et prendre en compte l'ensemble des besoins et contraintes du territoire. Ces réflexions ont été menées, dans le cadre des comités pilotages, réunissant les collectivités territoriales, au premier rang desquels les maires, et l'ensemble des partenaires du projet (les services de l'Etat, le STIF, la RATP, la SNCF et RFF notamment).

L'implantation précise de chaque gare des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a été dévoilée au grand public lors des 12 réunions de concertation organisées fin 2013, présentée dans chaque mairie du tronçon (exposition mise en place lors de la concertation de fin 2013) et rendues publiques sur Internet. Lors de l'enquête publique, l'implantation de l'ensemble de ces gares a été également présentée lors des 4 réunions publiques. Les plans figurent naturellement dans le dossier d'enquête publique.

Le tracé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a été présenté lors des 12 réunions de concertation de fin 2012 et dans chaque mairie (exposition).

Le tracé, tel qu'il figure dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, présente l'axe du tunnel compris dans un fuseau de 100 mètres de large (sauf point singulier) à l'intérieur duquel seront inscrits les ouvrages (implantés au maximum tous les 800 mètres sur l'ensemble du tronçon). C'est à l'issue des études d'avant-projet et de reconnaissances complémentaires sur sites qui se dérouleront en 2015, que le positionnement du tunnel et des ouvrages annexes sera stabilisé.

Une communication portée par la SGP et relayée auprès des villes et des habitants sera faite dès que le tracé précis sera arrêté, en amont des enquêtes parcellaires concernant les tréfonds (emprises souterraines nécessaires à la réalisation du tunnel) et les ouvrages annexes (puits de sécurité ...) qui se déroulent entre 2014 et 2015.

ENVIRONNEMENT 93 Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis représentée par son président, M. Francis REDON (observation n° 3 – registre de Montfermeil)

Pour l'association, « ...*les réunions publiques ont confirmé l'absence d'information des riverains concernés par le tracé du métro : l'impact de la construction des infrastructures, gares ou ouvrages techniques. Les moyens mis en œuvre pour informer tous les habitants affectés directement et concrètement ne sont pas à la hauteur de la publicité déployée pour démontrer l'utilité de ces nouveaux moyens de transport...Le processus d'enquête publique*

organisé depuis le 13 octobre n'a pas été suffisant pour que les habitants de ce territoire puissent s'approprier le projet... »

« ... Ces réunions publiques ... ne correspondaient pas aux objectifs de l'enquête elle-même ... ont privé ainsi les habitants d'un moyen d'expression qui ne leur a pas souvent été accordé ...)

Avis et commentaires de la SGP :

Les réunions publiques sont un des différents lieux d'échange et d'information du public sur le projet, en plus de la mise à disposition du dossier d'enquête publique dans les lieux d'enquête, de son accessibilité, en version dématérialisée, à partir de différents sites internet (celui de la SGP et celui de la préfecture de la région Ile-de-France) et des permanences des membres de la commission d'enquête. Elles ont été l'occasion, pour certaines personnes, d'avoir une première approche du projet avant de se plonger plus avant dans le dossier d'enquête publique (sur le site Internet de la préfecture de région ou dans les 19 lieux d'enquête : mairies des communes concernées, préfectures de département et de région) dont l'objet est de détailler plus complètement l'impact de la construction des infrastructures, gares ou ouvrages techniques. C'est peut-être la raison pour laquelle la teneur des questions du public durant ces réunions a pu parfois révéler une sorte de méconnaissance du projet par les riverains. Les réponses apportées durant ces réunions aux riverains, étaient de nature à les éclairer sur leurs préoccupations propres et de les encourager à accéder aux autres supports de l'enquête. Le processus d'enquête publique, dont l'organisation et la durée est organisée par les textes légaux et réglementaires, a été respecté par la SGP.

Dans le cadre des réunions publiques, la parole est donnée à tous ceux qui le souhaitent, dans la limite du temps imparti. Leur durée étant limitée, tous ne peuvent pas forcément trouver l'occasion de s'y exprimer sur leurs préoccupations même si l'animation de ces réunions s'efforçait de donner la parole au plus grand nombre. Si effectivement au cours de certaines d'entre elles des élus ont souhaité prendre la parole, cela n'a pas eu pour effet de préempter la présentation du projet au public, ni de les priver de la faculté qu'il avait de consulter le dossier, ou de poser des questions sur les registres à disposition. En outre les réunions de concertation préalable et la diffusion d'informations par voie de presse ou par diffusion de tracts dans les boîtes aux lettres, l'ensemble des documents disponibles a été mis en ligne sur le site Internet de la Société du Grand Paris jusqu'au début de l'enquête publique et un système de questions-réponses a permis à tous de s'approprier le projet en amont de cette enquête.

Mme Christiane RODRIGUES (observation n° 1 – registre de Sevrans) demande à quel moment elle sera informée du tracé définitif (passage du tunnel sous son habitation et puits à proximité)

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux éléments de réponse apportés par la SGP ci-dessus à l'association des Riverains du Quartier Poste-Résistance (ARQPR).

M. Michel RONDEAU (observation n° 9 – registre de Sevrans) propose de créer un comité où les habitants sont partie prenante des études et du suivi.

Avis et commentaires de la SGP :

Les élus, représentants des habitants, sont associés à l'élaboration du projet dans le cadre des comités techniques et de pilotage. Des temps d'information et d'échanges (réunions publiques, réunions de quartier) sont régulièrement organisés avec les habitants sur la mise en œuvre du projet.

M. Bernard WENTZEL (observation n° 10 – registre de Sevrans)

Demande que la population soit informée des turbulences nées des travaux ainsi que des études entreprises afin de rasséréner les inquiétudes et que les citoyens soient en droit d'exprimer des réserves.

Avis et commentaires de la SGP :

La population a d'ores et déjà été informée des méthodes de construction retenues (construction du tunnel, des gares, des ouvrages annexes...). Elle continuera à l'être. La SGP mettra en œuvre une information de proximité permanente, qui aura pour objet d'expliquer le déroulement concret de chacun des chantiers, d'informer les riverains et de prendre en compte leurs avis et remarques.

M. Mme BENE (observation n° 23 – registre de Sevrans)

« ...L'avenir de Sevrans doit se faire avec les sevransais. De la concertation est indispensable et pas de l'injonction une fois que tout est fait.... »

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP aux observations suivantes : Anonyme (observation n° 15 du registre de Chelles), Association ADEQUA (observation n° 19 – registre de Chelles), M. Yannick BOSC (observation n° 25 – registre de Chelles), Copropriété «Le Villandry», représentée par M. Pierre Mariette, président du conseil syndical (contact : M. Boyer) (observation n° 26 du registre de Chelles).

M. Stéphane GATIGNON, maire de Sevrans (observation n° 27 – registre de Sevrans) demande « ...une vigilance à chaque étape du chantier en faveur d'une information spécifique à destination des riverains impactés par ces chantiers... »

Avis et commentaires de la SGP :

La SGP souhaite maintenir une relation de proximité avec les habitants et les territoires. Le projet fera l'objet de points d'avancement réguliers auprès des mairies concernées. A l'initiative ou avec l'accord des élus, des réunions d'information du public avec présentation de données factuelles seront organisées en ciblant plus directement la population concernée par la nature des travaux à réaliser, que ce soit en amont et en cours de leur exécution.

Vincent CAPO-CANELLAS, maire du Bourget (courrier n° 16 – registre de la préfecture de la région IDF) accompagné de la délibération du conseil municipal du 13 novembre 2014 (courrier n° 6 – registre du Bourget)_demande à la Société du Grand Paris d'apporter des précisions quant à l'organisation des travaux et l'évacuation des déblais ainsi que la nature des contraintes et des ouvrages réalisés.

Avis et commentaires de la SGP :

Dès la phase d'avant-projet, la SGP demandera à ses maîtres d'œuvre d'identifier, pour chaque chantier, les gênes pouvant être engendrées et les moyens permettant de les supprimer ou de les réduire. Cette démarche d'anticipation tout à fait nouvelle précède à la sélection des entreprises qui vont réaliser les chantiers. La SGP souhaite ainsi influencer sur les méthodes mises en œuvre par les entreprises pour identifier et réduire les nuisances du chantier.

Chaque site fera donc l'objet d'un plan de management environnemental chantier, qui sera partagé avec les élus. La SGP mettra en place, en phase travaux, une communication de proximité adaptée à chaque chantier, dans une logique de transparence, et de manière

continue et itérative, afin que les chantiers soient les mieux acceptés par tous les riverains en pénalisant le moins possible la vie des quartiers concernés.

Mme Agnès TRIBAUDOT (observation n° 1 – registre de Drancy) s'inquiète de l'absence totale d'information aux populations sur les mesures de secours et les dispositions de protection et d'évacuation des dangers éventuels issus du transport de produits toxiques à la gare de triage.

Avis et commentaires de la SGP :

Il s'agit d'un débat qui concerne les autorités en charge de ce sujet : SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le préfet et les maires. Il est à noter que le chantier du Grand Paris Express, mené par la Société du Grand Paris, se situera en dehors du périmètre de non constructibilité de la gare de triage Le Bourget – Drancy – Le Blanc-Mesnil.

M. PICCIOTO (observation n° 15ter – registre de la préfecture de la région IDF)

« ... Le compromis du 26.01.2011 n'a fait l'objet d'aucune consultation, la pertinence du GPE n'a pas été interrogée... simulacre de concertation préalable... le dialogue inexistant biaise tout débat... »

Avis et commentaires de la SGP :

De septembre 2010 à Janvier 2011, deux débats publics ont été organisés sur le Réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express. Près de 20 000 personnes ont participé aux 67 réunions publiques et près de 200 000 se sont connectés aux sites Internet pour les deux projets.

Après quatre mois d'échanges avec le grand public et les acteurs locaux, les deux projets ont convergé pour aboutir au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

A la suite de ce débat, la Société du Grand Paris a travaillé et poursuivi ses échanges avec ses partenaires institutionnels et économiques. Elle a également continué à informer le grand public à l'occasion des réunions publiques organisées sur chacun des tronçons dans le cadre des concertations, mais aussi via la mise en place de différents outils (site Internet, publications diverses).

SOCIETE L'AIR DE LA BEAUTE, représentée par sa gérante Mme Fabienne DRUZGALA (observation n° 21 – registre de la préfecture de la région IDF)

« ... La conception et le suivi des phases de travaux sans plus de concertation et d'une simple information rendent difficile toute gestion prévisionnelle... Nous demandons que notre commerce et les autres commerces du centre-ville indispensables à l'offre commerciale déjà minimale soient inscrits dans le processus de pilotage de ce projet. Nous estimons que chaque établissement de la zone d'achalandage doit être convié puisqu'il s'agit de la vie de l'entreprise... »

En conclusion la société s'exprime ainsi : *« ...nous vous demandons d'inscrire les moyens d'une réelle participation dans les processus et le suivi du projet de chaque commerçant et prestataire de services de proximité indépendant pour permettre à ceux-ci de se projeter dans ce projet d'avenir et d'assurer la pérennité de leurs activité à court et moyen terme... »*

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris considère les gares du Grand Paris Express comme des lieux de vie devant accueillir des commerces et des services. L'objectif n'est pas de concurrencer les commerces existants aux alentours des gares. Les impacts de la création d'une gare sur les commerces et services seront examinés au cas par cas, en liaison étroite avec les maires des communes concernées. Pendant les phases de travaux, une démarche d'information spécifique sera mise en œuvre à l'égard des commerçants et des entreprises.

M. Jean-François BACON, président du groupe Sevrans solidaire et citoyen (observation n° 26 – registre de la préfecture de la région IDF) propose *« ... qu'un comité de suivi soit formellement mis en place sur le périmètre de la commune de Sevrans ; celui-ci devrait pouvoir interroger les acteurs du projet et prendre l'initiative de réunions publiques au plus près du terrain pour prendre en compte les préoccupations des riverains... ce comité de suivi devrait comprendre des habitants et des professionnels résidant ou exerçant sur le territoire de la commune, des représentants des associations ainsi que des représentants des forces politiques représentées au conseil municipal... »*

Avis et commentaires de la SGP :

En complément des réunions d'information qu'elle organise, la SGP répond aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier. La concertation et la communication de proximité avec les habitants sera maintenue tout au long du projet et encore plus pendant les travaux.

Les équipes de la SGP viendront expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis des habitants. La communication sera adaptée à chaque chantier, dans une logique de transparence, de proximité avec chaque territoire, et de manière continue et itérative, afin que les dispositions techniques et les chantiers soient acceptés le mieux possible par tous les riverains.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) Si le projet est majoritairement accepté par le public, celui-ci reste inquiet de l'information qui sera prodiguée tout au long de son déroulement. Il souhaite, en outre, être un acteur de cette opération à la fois dans son intérêt bien compréhensible mais aussi pour sa réussite. La SGP pourrait-elle développer l'action qu'elle envisage de mettre en œuvre à ces titres pendant les 9 prochaines années ?

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris est soucieuse de maintenir une relation de proximité et de confiance avec les habitants des territoires touchés par le projet. A la suite de la concertation menée en amont de l'enquête publique et lors de l'enquête publique elle-même, elle mettra en œuvre des actions de communication et d'accompagnement du public.

Ainsi, une communication pédagogique sur les études menées avant le démarrage des travaux sera mise en œuvre pour informer le grand public de l'état d'avancement du projet : diagnostic du bâti, sondages des sols, acquisitions foncières, enquêtes parcellaires, calendrier des étapes du projet et présentation des modalités d'échange et d'information à venir.

Pour la communication en phase travaux (tant au niveau des usagers des réseaux de transport existants que des riverains des futurs chantiers), la Société du Grand Paris s'engage à mettre en place un dispositif de communication de proximité complet.

Celui-ci reposera notamment sur :

- Le déploiement d'une communication chantier homogène, cohérente et identitaire qui permettra de signaler les chantiers, d'en favoriser l'acceptabilité et d'inscrire le projet dans les territoires.
- Le déploiement d'agents de proximité en accompagnement des sites en chantier, interlocuteurs privilégiés des habitants.
- L'organisation régulière de réunions d'information et d'échange (à l'échelle des quartiers).

- L'organisation de visites des chantiers notamment pour les riverains, qui constituent le public prioritaire.
- La mise en place d'une information spécifique pour les voyageurs des lignes de transport en commun en correspondance avec les lignes 14 Sud, 16 et 17 Nord.

Ce dispositif de communication et d'accompagnement des populations sera basé sur une organisation spécifique qui apportera aux riverains et à tous les publics concernés les informations nécessaires sur le déroulement du chantier, les gênes occasionnées, les solutions proposées. Il sera précisé et complété d'ici le démarrage des travaux, en lien étroit avec les collectivités locales et l'ensemble des partenaires concernés.

Cette communication déployée montera en puissance dès les travaux préparatoires. La Société du Grand Paris, a d'ores et déjà imposé aux différents opérateurs (concessionnaires) en charge de ces travaux :

- d'informer tous les publics riverains des impacts des travaux sur leur vie quotidienne
- d'appliquer la charte éditoriale et graphique des travaux préparatoires pour en améliorer la compréhension ;
- de transmettre toutes les informations nécessaires à la Société du Grand Paris pour la bonne communication d'ensemble

La direction de la communication de la Société du Grand Paris, a également planifié l'organisation à déployer pour assurer la communication sur l'ensemble du projet. Elle est pour cela en train de s'adjoindre les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO communication) qui aura notamment pour mission la conception et le management de la communication projet et chantier sur l'ensemble du Grand Paris Express et qui coordonnera les agences de communication qui elles seront en charge de la mise en œuvre de la communication de proximité sur chaque tronçon.

2) Comment seront associés le plus en amont possible tous les services concernés (gestionnaires des routes, concessionnaires...)

Avis et commentaires de la SGP :

Tous les services concernés seront associés au travers des instances de travail existantes (Comités techniques et de pilotage notamment). D'autres réunions spécifiques, cellules de coordination seront mises en place. Préalablement au démarrage des travaux, la SGP ordonnancera par secteur de travaux, les interventions des différents acteurs concernés.

La communication de proximité déployée par ces différents acteurs sera coordonnée par la SGP (cf. éléments de réponse apportés à la question complémentaire n°1).

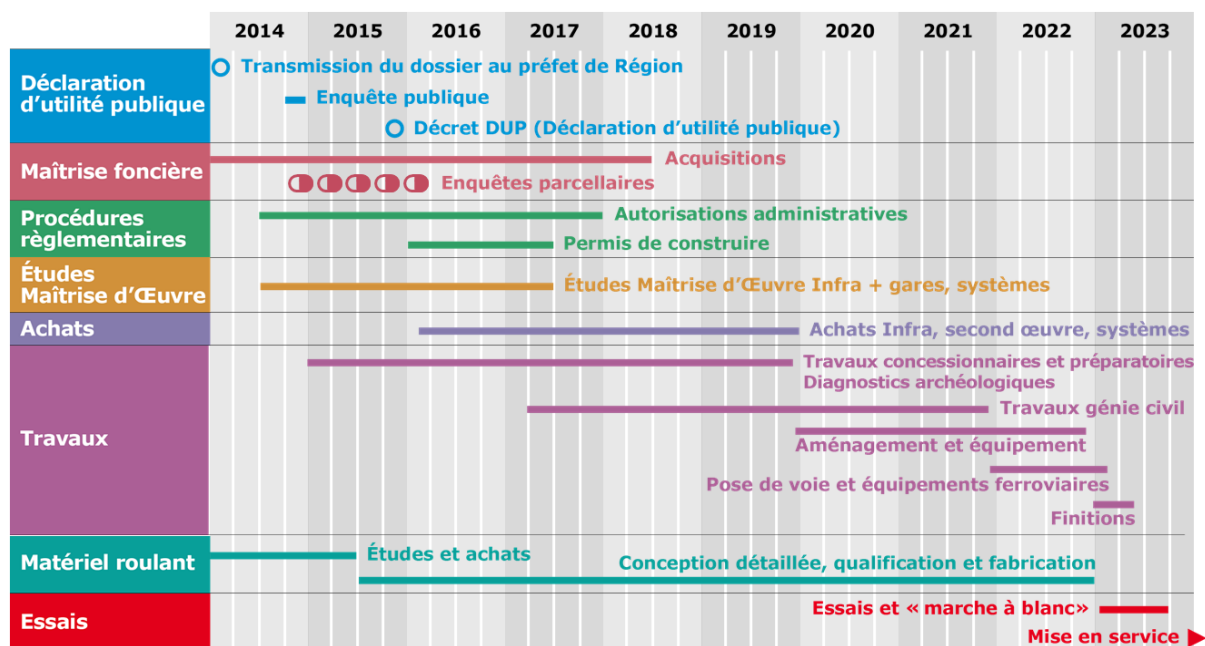
3) La commission souhaiterait disposer d'un planning plus précis de l'opération faisant apparaître les zones à risque de dérapage du calendrier et connaître les mesures de recalage que le maître d'ouvrage a prévues selon les différentes périodes.

Avis et commentaires de la SGP :

A ce stade du projet, le calendrier est un calendrier d'objectifs, dans lequel sont indiquées les principales étapes d'élaboration du projet. A l'issue des études d'avant-projet, celui-ci s'affinera et deviendra un calendrier de réalisation précisant l'ensemble des différentes étapes.

Ce calendrier d'objectif est celui présenté en réunion publique :

Planning directeur des lignes 14 Nord, 16 , 17 Sud



Les risques de dérapage de calendrier sur un tel projet sont multiples et présents à chaque étape. Parmi ces événements susceptibles de générer du retard, on peut citer : des difficultés à obtenir la maîtrise du foncier pour démarrer certains travaux de génie civil, des points de blocage pour obtenir les autorisations réglementaires, les aléas du sous-sol, des appels d'offres infructueux, des découverts lors des reconnaissances archéologiques, le financement des travaux, un blocage local des travaux.... Sur ces différents sujets, la SGP

dès l'amont du projet a adopté une démarche d'anticipation pour en diminuer le risque d'occurrence.

Sur l'aspect réglementaire, notamment la Déclaration d'Utilité Publique, les dossiers réalisés sur la base d'études préliminaires et non d'avant-projet ont permis d'anticiper de près 18 mois cette procédure.

De même, pour sécuriser la maîtrise du foncier, dès les études préliminaires des démarches de négociations amiables sur les emprises stabilisées ont été lancées et des enquêtes parcellaires synchronisées avec procédure de la DUP vont permettre de mettre en œuvre les expropriations éventuelles sur les emprises restantes en compatibilité avec le calendrier

Les reconnaissances géotechniques, réseaux, bâtis, pollution éventuelle ont démarré très en amont et sont actuellement pratiquement toutes lancées. La saisine de la DRAC concernant les diagnostics archéologiques préventifs a déjà été faite, la SGP connaît déjà les zones impactées sur le projet (Chelles et Aulnay-Sous-Bois).

Concernant les études et les consultations d'entreprise, l'équipe de maîtrise d'œuvre est complètement opérationnelle depuis septembre 2014 et ce projet ligne va pleinement profiter du retour d'expérience du projet de la ligne 15 sud en intégrant dans ces études et les marchés de travaux les mises au point et arbitrages techniques déjà réalisés.

Le financement du projet a été sécurisé par la loi du Grand Paris assurant pour le projet des recettes pérennes sur le long terme. Ces dispositions facilitent la mise en place des emprunts nécessaires pour financer les travaux. Deux emprunts d'un montant de total de 5 Mds d'euros ont ainsi déjà été obtenus auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations (destiné à la Ligne 15 Sud et à la ligne 16) et de la Banque Européenne d'Investissement (destiné à la Ligne 15 Sud).

Enfin dès le début du projet, concernant l'acceptabilité du projet par les territoires, la Société du Grand Paris a mis en place une démarche de concertation continue avec les villes afin de partager par le biais de comités techniques et de pilotage, de réunions publiques, de réunions locales avec les associations, toutes les orientations techniques du projet en termes de conception et de déroulement des travaux.

Ces dispositions sont complétées par la mise en place d'une organisation spécifique dans la conduite du projet sur les aspects planning. En termes de moyens la société du Grand Paris est dès à présent assistée par un groupement ARTEMIS chargé de la conduite d'opération des différents tronçons du projet notamment sur les aspects calendriers avec une méthodologie basée :

D'un part sur le partage par tous les acteurs notamment le maître d'œuvre en charge de la mission d'Ordonnancement / Planning / Coordination d'un outil de planification unique et des jalons d'interface bien identifiés.

D'autre part sur un Plan de management des risques planning, avec identification des chemins critiques, des risques de dérapage, et des mesures correctives envisagées.

2.11.2 – Ce que le dit le dossier sur ce thème

Concernant la concertation en amont de la phase d'enquête publique la SGP explique sa démarche en détail dans un document J 2 de 138 pages ; celle-ci peut être résumée de la façon suivante :

Depuis la fin des débats publics en janvier 2011, la Société du Grand Paris a organisé une concertation continue à l'échelle du Grand Paris Express, des tronçons et des territoires qui le composent. Ainsi, les élus et les habitants ont été associés à la préparation de ce projet essentiel au développement du Grand Paris des transports et à l'avenir métropolitain.

Sur le tracé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, qui relieront Noisy – Champs à Saint-Denis Pleyel en passant par Le Bourget RER, 12 réunions publiques ont été organisées entre le 18 novembre et le 18 décembre 2013.

La concertation se poursuit en ligne sur le site Internet. L'ensemble des questions et avis postés a été pris en compte jusqu'au 8 janvier 2014 dans le bilan. Il constitue la synthèse et l'analyse des 771 questions et avis adressés à la Société du Grand Paris pendant la période de concertation renforcée.

Il convient en outre de préciser qu'un garant M. Watissee, a été désigné par le président de la commission nationale du débat public pour veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique.

Concernant la communication propre à la phase de réalisation des chantiers jusqu'à la mise en service des lignes :

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la Société du Grand Paris a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange, qui a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro. Pendant la phase de réalisation, l'information du public, de la population et des riverains sur la nature, l'ampleur et la durée des travaux est ainsi une condition importante de la réussite du chantier.

Le maître d'ouvrage fera mettre en place des panneaux d'information sur lesquels figureront ses coordonnées et celles du maître d'œuvre, ainsi qu'une description du projet avec les dates de réalisation des travaux. Pour tous les chantiers ou phases de chantier ayant un impact sensible et d'une durée significative sur les conditions de desserte et de déplacements des usagers de la voie publique, la Société du Grand Paris s'engage à informer les riverains avant tout début d'exécution par un bulletin d'information qui précisera la raison et l'intérêt des travaux, leur ampleur, leur nature, leur durée, ainsi que les coordonnées du maître d'œuvre et des entreprises chargées des travaux.

Par ailleurs, la présence humaine et la possibilité d'aller au contact direct des riverains apparaissent comme des dispositifs à favoriser, afin d'apporter à tous les publics concernés les informations nécessaires à l'acceptation des chantiers, d'éviter les conflits, de rassurer et d'anticiper les gênes éventuelles. Les modalités de mise en place et de déploiement de cette communication de proximité sont aujourd'hui en cours d'élaboration ; la mise en place d'interlocuteurs privilégiés, qui incarnent au plus près des territoires la relation directe du maître d'ouvrage avec les riverains, est envisagée par la Société du Grand Paris.

2.11.3 - Appréciations de la commission d'enquête

Concernant la communication et la concertation avant l'enquête publique:

La commission d'enquête prend acte du travail important qui a été mené par le maître d'ouvrage en amont du lancement de l'enquête publique pour associer l'ensemble des partenaires à l'élaboration de ce grand projet. Elle note que son souci de concertation, de dialogue et d'échange a été permanent depuis le lancement de l'opération ; en témoignent le nombre de réunions publiques, comités de pilotages, participations aux conseils municipaux, comité de quartier qui ont été menés, voire mise en place d'un site de dialogue par internet.

Concernant la communication pendant l'enquête publique :

La commission d'enquête affirme que toutes les demandes qu'elle a faites tant auprès des pouvoirs publics qu'auprès de la Société du Grand Paris ont été honorées :

- *Ouverture de l'enquête dans 19 lieux différents répartis sur tout le linéaire du projet ;*
- *Permanences d'un commissaire enquêteur dans ces lieux à 48 reprises au cours desquelles l'information maximum a été donnée pour aider les visiteurs à comprendre le projet ;*
- *Publicité dépassant largement les obligations légales notamment par un affichage abondant relayé par la plupart des municipalités grâce à leurs moyens d'information locaux ;*

- Dépliants d'information déposés dans les boîtes aux lettres dans un rayon de 1000 m autour du projet ;
- Organisation de 4 réunions publiques avec participation active de la SGP et présence de plus de 800 personnes.

Concernant la communication future pendant le déroulement des chantiers :

La SGP affirme sa volonté de maintenir la concertation et la communication de proximité avec les habitants tout au long des travaux ; la commission note avec intérêt que la société s'engage à mettre en place une communication de proximité adaptée à chaque chantier, dans une logique de transparence, et de manière continue et itérative, afin que les chantiers soient mieux acceptés par tous les riverains en pénalisant le moins possible la vie des quartiers concernés. Elle note également positivement qu'un assistant maître d'ouvrage (AMO) sera spécifiquement dédié à cette mission de communication. Elle relève aussi l'organisation qui sera mise en place pour assurer la meilleure efficacité de travail avec les concessionnaires de réseaux.

La commission apprécie en outre que des agents de proximité seront déployés en accompagnement des sites en chantier pour être les interlocuteurs privilégiés des habitants. Elle recommande fortement que ces agents aient une excellente connaissance technique pour être en mesure d'établir un dialogue rassurant avec les riverains, qui seront aussi, sans aucun doute, intéressés par un projet exceptionnel.

Aux questions pertinentes que se posent certains habitants concernant le positionnement précis du tunnel et des ouvrages annexes, la SGP répond que c'est à l'issue des études d'avant-projet et de reconnaissances complémentaires sur sites qui se dérouleront en 2015, que celui-ci sera stabilisé. La communication portée par la SGP et relayée auprès des villes et des habitants sera faite, en amont des enquêtes parcellaires concernant les tréfonds (emprises souterraines nécessaires à la réalisation du tunnel) et les ouvrages annexes (puits de sécurité ...) qui se dérouleront en 2015.

La commission d'enquête prend acte de ce processus tout à fait normal en insistant sur l'importance du dialogue renforcé qui doit être mené à cette occasion. Ce doit être aussi le moment d'expliquer la distinction, souvent mal comprise, entre la présente enquête qui vient de se dérouler et les enquêtes parcellaires qui visent à identifier avec précision le nombre et l'emplacement des parcelles et des propriétaires qui pourront faire l'objet éventuellement d'une expropriation. La commission suggère que soit organisée avant chacune de ces enquêtes parcellaires une réunion d'information vers les personnes concernées.

Concernant le déroulement temporel du chantier :

La Société du Grand Paris reconnaît, et c'est tout à son honneur, que les risques de dérapage de calendrier sur un tel projet sont multiples et présents à chaque étape. Elle fait une analyse très exhaustive de ces risques et donne pour chacun d'entre eux des réponses précises qui montrent qu'elle a su mettre en place les moyens de les contrôler.

Une démarche basée sur l'anticipation depuis le début et à chaque phase du projet est très encourageante (anticipation concernant la maîtrise du foncier, les reconnaissances géotechniques, d'archéologie préventive, la mise en place de l'équipe de maîtrise d'œuvre...) Ces dispositions sont encadrées par la mise en place d'une organisation spécifique dans la conduite du projet sur les aspects planning. Un groupement chargé de la conduite d'opération des différents tronçons du projet a été spécifiquement missionné.

Enfin les moyens financiers ont été sécurisés par la loi.

La commission d'enquête publique est rassurée par l'ensemble de ces démarches qui font, a priori, la démonstration du professionnalisme de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.

2.12. – Thème N° 12 - MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

Il est rappelé que la déclaration d'utilité publique, si elle est prise, emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes. 17 documents sont concernés par cette disposition.

2.12.1 - Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

M. DAIRE (observation N° 19 – registre de Gournay sur Marne) conteste le bienfondé du déclassement total de l'EBC du centre-ville de Gournay sur Marne (Terrain de pétanque) dans la mesure où l'emprise finale du puits de ventilation n'occupera que 40 à 50m². (Voir MECDU de Gournay sur Marne)

Avis et commentaires de la SGP :

Le projet de Ligne 16 du Grand Paris nécessite l'implantation d'ouvrages techniques annexes indispensables au bon fonctionnement du réseau de transport. Ces ouvrages permettent notamment l'accès des secours (pompiers), ainsi que des fonctions de puits de ventilation.

L'implantation d'un ouvrage annexe est en effet prévue à Gournay-sur-Marne sur un terrain de pétanque situé dans le secteur de l'avenue du Maréchal Joffre. Cette placette à dominante minérale, comprend quelques arbres d'alignement (une dizaine de sujets) et correspond dans le plan d'occupation des sols de Gournay-sur-Marne à un périmètre d'espace boisé classé (EBC). En application du code de l'urbanisme, les dispositions réglementaires de l'EBC interdisent l'implantation du projet sur ces emprises, indépendamment de l'état boisé ou non du terrain.

Afin de permettre la réalisation du projet, la procédure de mise en compatibilité prévoit le déclassement de l'emprise réglementaire de l'EBC, qui correspond au périmètre potentiel d'implantation de l'ouvrage annexe. Les études de maîtrise d'œuvre du projet permettront de définir les mesures pour assurer l'insertion urbaine et paysagère de cet ouvrage. Une fois l'ouvrage réalisé, la collectivité aura la possibilité de recréer dans son document d'urbanisme des protections paysagères sur les emprises du terrain de pétanque.

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chanteraine) (observation n°4 registre de Champs sur Marne) estime notamment dans sa question n° 4 que les propositions de nouvelles rédactions du PLU de Chelles par la société du Grand Paris

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

comprennent des aménagements dérogatoires largement en faveur de SGP, et même une soustraction aux règles d'alignement. Il interroge sur la concertation préalable et les compensations envisagées.

Avis et commentaires de la SGP :

Le code de l'urbanisme dispose que « des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Dans ce cadre, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme applicables sur les emprises concernées par l'implantation du projet se limite à adapter les règles qui interdiraient l'implantation du projet de transport du Grand Paris et elle ne donne pas lieu à compensation. La concertation préalable sur ce point est celle qui a été conduite sur la totalité du projet.

2.12.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le dossier rappelle la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui s'opposeraient réglementairement à la réalisation du projet envisagé.

Celle-ci est élaborée conformément aux articles L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme.

Article L. 123-14

Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2

Article L. 123-14-2

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article

L. 121-4. Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement :

1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1.

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois.

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise.

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées

Article R. 123-23-1

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu au b de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 11-14-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

Autres dispositions

Comme pour les POS et PLU, le contenu du dossier de mise en compatibilité des Zones d'Aménagement Concerté dont le projet de PAZ a été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, à la suite de la transmission pour saisine du présent dossier, a été promulguée la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi « ALUR ». La loi ALUR modifie le contenu des différents documents d'urbanisme. Toutefois, les Plans d'Aménagement de Zone des ZAC approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « *relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain* » (SRU) demeurent applicables jusqu'à l'approbation par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent d'un plan local d'urbanisme en application de l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme. Leur contenu est donc maintenu.

2.12.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La procédure de mise en compatibilité porte sur les documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'ouverture de l'enquête publique. Toutefois, certains documents d'urbanisme vont faire l'objet d'évolutions, permettant de prendre en compte l'implantation du projet de transport public du Grand Paris.

Le caractère définitif de ces évolutions sera constaté lors de la transmission des dossiers de mise en compatibilité pour avis aux conseils municipaux des villes concernées.

*Concernant le plan d'occupation de **Gournay sur Marne** commune où doit être réaliser un puits de ventilation, le déclassement total d'un espace boisé classé est contesté ;*

La SGP précise qu'en effet afin de permettre la réalisation du projet, la procédure de mise en compatibilité prévoit le déclassement de l'emprise réglementaire de l'EBC, qui correspond au périmètre potentiel d'implantation de l'ouvrage annexe.

Ce déclassement a été acté lors de la réunion d'examen conjoint de la Seine-Saint-Denis le 06 juin 2014. Lors de cette même réunion la commune de Gournay sur Marne n'a pas eu de remarque sur les modifications envisagées, mais elle précisait néanmoins qu'une révision du POS valant élaboration de PLU allait être lancée et devrait commencer en octobre 2014.

Les études de maîtrise d'œuvre du projet permettront de définir les mesures pour assurer l'insertion urbaine et paysagère de cet ouvrage. Une fois l'ouvrage réalisé, la collectivité aura la possibilité de recréer dans son document d'urbanisme des protections paysagères sur les emprises du terrain de pétanque.

La commission d'enquête prend acte de la possibilité qu'aura la collectivité locale, si elle le souhaite, d'instituer un nouvel espace boisé classé sur le terrain restant après travaux.

*Concernant le plan local d'urbanisme de **Chelles**, un observateur s'interroge sur la concertation préalable qui a conduit à la proposition de modification prévue ;*

La commission pense que la procédure de mise en compatibilité a bien été respectée jusqu'à maintenant ; d'ailleurs dans le cadre de la consultation inter administrative les services de l'Etat n'ont pas, eux non plus, fait de remarque sur ce point.

Et Il faut rappeler qu'après l'enquête publique les conseils municipaux ou communautaires seront consultés pour avis sur ces mises en compatibilité de leurs documents d'urbanisme, donc avant que ne soit prise la déclaration d'utilité publique du projet par décret en conseil d'Etat.

2.13. – Thème N° 13 - AUTRES PROBLEMATIQUES

2.13.1 – Sous-thème N° 1 – Le contenu du dossier

2.13.1.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Anonyme (observation N° 5 - registre de Gournay sur Marne) – (Observation N) 7 – registre de Livry-Gargan) - M. LEFEVRE (Observation N° 1 - registre d'Aulnay-Sous-Bois) – ENVIRONNEMENT 93 – (Observation N° 4 – registre de Montfermeil) et de nombreuses personnes à l'oral se sont plaintes du manque de détail des cartes présentées sur le tracé de la ligne ne permettant pas de repérer leur terrain et vérifier si ils étaient ou non directement impactés.

Avis et commentaires de la SGP :

Les cartes présentées dans l'étude d'impact et le plan général des travaux ont pour objet de présenter les enjeux, les impacts notamment environnementaux de l'ensemble du projet et les caractéristiques des principaux ouvrages. L'échelle, le fonds de carte et les modalités de représentation des éléments du projet sont choisis en conséquence.

Par contre, lors des enquêtes parcellaires, les documents fournis seront de nature cadastrale. Ils permettront de situer très précisément le projet, notamment par rapport au bâti existant. S'agissant du tronçon de la ligne 16 allant du Bourget RER à Noisy-Champs, cette enquête sera organisée dans le courant du second trimestre 2015.

2.13.1.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé au titre de l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement et de l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. A ce titre, il comporte toutes les pièces nécessaires. (Voir composition du dossier § 2.5 de la 1^{ère} partie de ce rapport).

Les projets de réseau de transport public du Grand Paris constituent des infrastructures au sens réglementaire du terme. Conformément aux dispositions du code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-1 et R.122-5, le réseau de transport public du Grand Paris doit faire l'objet d'études d'impact qui devront figurer dans les documents mis à la disposition du public lors des enquêtes publiques. Par ailleurs, l'article L.122-1 de ce même code dispose que « *lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme*

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

La pièce G est donc constituée de ces éléments à savoir :

- Une évaluation environnementale globale des projets couvrant l'intégralité des projets du réseau de transport public du Grand Paris, c'est-à-dire les linéaires complets des lignes «Rouge», «Bleue» et «Verte» du schéma d'ensemble, et le réseau structurant complémentaire (ligne « Orange ») ;

- Une partie environnementale spécifique au tronçon objet de la déclaration d'utilité publique qui décline l'étude globale, avec un niveau de détail supérieur, et approfondit les problématiques en fonction de leur sensibilité.

La pièce G contient un résumé non technique qui synthétise l'essentiel des conclusions des études d'impact relatives au projet de tronçon présenté à l'enquête publique.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement et dite «Grenelle 2 », a modifié certaines dispositions relatives à l'étude d'impact des projets, dans le sens d'un renforcement des exigences.

Ainsi, tout projet doit être précédé d'une étude d'impact (pièce G du présent dossier) dès lors qu'il est susceptible par sa nature, ses dimensions ou sa localisation, d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'étude d'impact doit également intégrer une étude des incidences du projet sur la santé humaine ainsi qu'une étude des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sur le secteur ; enfin, les modalités de suivi des mesures prises et du suivi de leurs effets sur l'environnement doivent être présentées.

Le présent projet d'infrastructure de transport s'inscrit dans le cadre de l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), codifié aux articles L.1511-2 à 1511-4 du code des transports. Les dispositions de ce décret soumettent également le programme à des obligations en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructure,



notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel, annexé au dossier d'enquête publique (pièce H du dossier).

En outre, l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 indique expressément que le dossier d'enquête publique doit comporter une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

2.13.1.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête souscrit pleinement à la réponse apportée par la Société du Grand Paris. Il est fait allusion à la justification du tracé retenu et aux critères ayant conduit aux choix du maître d'ouvrage, sans bien entendu trop entrer dans les détails, comme le préconisent les prescriptions figurant dans l'article R11-3 du Code de l'expropriation qui n'exige le périmètre délimitant les immeubles à exproprier que : « Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de l'acquisition d'immeubles, ou lorsqu'elle est demandée en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'urbanisme importante et qu'il est nécessaire de procéder à l'acquisition des immeubles avant que le projet n'ait pu être établi » ce qui n'est manifestement pas le cas pour le projet soumis à enquête.

Par contre, le dossier comprend bien un plan général des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, éléments requis par le I de l'article R. 11-3.

Enfin, la pièce A du dossier précise explicitement (p. 17) : « Simultanément ou à la suite de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, il est nécessaire de définir précisément les parcelles à acquérir pour la réalisation des travaux, ainsi que les ayants-droit à indemniser. C'est dans ce but que l'enquête parcellaire est menée. Dans le cas du présent projet la Société du Grand Paris présentera les dossiers d'enquêtes parcellaires simultanément pour le secteur nord et postérieurement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour les autres.»

2.13.2 – Sous-thème N° 2 - Le coût, le financement, et l'évaluation socio-économique du projet.

2.13.2.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Anonyme (observation N° 4 - registre de Livry-Gargan)- s'interroge sur le financement de l'entretien des rails ?

Avis et commentaires de la SGP :

L'entretien des rails du projet une fois la ligne 16 mise en service relève de la maintenance des infrastructures, qui sera assurée par la RATP conformément aux dispositions de l'article 20 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ce coût de maintenance fait partie des coûts de fonctionnement du projet : son financement est assuré par le Syndicat des transports d'Ile-de-France en tant qu'autorité organisatrice.

M le PRESIDENT du CG 77 (courrier n°14 - registre préfecture de région) souhaite que la provision financière afférente aux aménagements des correspondances entre le RER E, la Ligne P et la future ligne 16 à Chelles soit intégrée au projet.

1) Question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce thème

L'utilité publique d'un projet se mesurant notamment en faisant le bilan de son coût eu égard aux avantages attendus, la commission souhaiterait disposer d'éléments comparatifs concernant le coût investissement à prévoir par rapport à des opérations de même nature au plan national voire international.

Avis et commentaires de la SGP :

La pièce F du dossier d'enquête publique (Appréciation sommaire des dépenses) présente l'estimation du coût du projet (page 3) :

- Le coût de réalisation du projet constitué des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à 3,860 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.
- Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant, correspondant au coût de réalisation des infrastructures et au coût du foncier, s'établit à 3,590 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Le coût du projet intègre le coût de réalisation des espaces de correspondance entre les gares Grand Paris Express et les gares ou stations des réseaux ferrés existants.

La pièce F précise par ailleurs : « *une provision de 1,50 milliard d'euros en valeur 2012, spécifiquement associée aux interconnexions entre le réseau Grand Paris Express et le réseau de transport en commun structurant existant, a été identifiée. Ce montant s'inscrit en sus du coût de réalisation du réseau Grand Paris Express, et sera supporté par les différents maîtres d'ouvrage, dont la Société du Grand Paris à hauteur de 450 millions d'euros.* » **Selon ces dispositions, la Société du Grand Paris contribuera au financement des travaux qui pourront être nécessaires aux stations et gares du réseau existant en interconnexion avec les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel** (dont la gare « Chelles - Gournay » évoquée dans le courrier n°14 du Président du CG 77), afin d'adapter les infrastructures actuelles à l'évolution du trafic avec l'arrivée du projet et de garantir la prise en charge des flux de voyageurs en préservant de bonnes conditions de confort, de fluidité et de sécurité.

Eléments de comparaison du coût d'investissement avec d'autres opérations de même nature :

Projet	Caractéristiques principales	Coût d'investissement	Source
EOLE : prolongement du RER E à l'Ouest	> réalisation de 8 km de tunnel au tunnelier > création de 3 nouvelles gares : Porte Maillot (gare souterraine), La Défense - CNIT (gare souterraine), Nanterre La Folie (gare de surface + site de garage des rames et atelier de maintenance) > réaménagement de 47 km de voie ferrée existante en surface jusqu'à Mantes-la-Jolie	3 326 M€ (conditions économiques de janvier 2009) – coût hors matériel roulant	Site Internet du projet, janvier 2015
Ligne « b » du métro de Rennes	> réalisation de 13 km de ligne, dont 8 km de tunnel au tunnelier, 2 km en tranchée couverte et 3 km en surface (viaduc) > création de 15 stations, dont 12 souterraines et 3 en viaduc	1 194 M€ (conditions économiques de janvier 2010)	Site Internet du projet, janvier 2015
Crossrail, Londres	> réalisation de 21 km de tunnel au tunnelier > création de 10 nouvelles gares, dont 8 souterraines > réaménagement des gares et des voies existantes sur les axes empruntés par le projet (environ 100 km au total)	14 800 millions de livres (entre 17 et 18 milliards d'euros)	Site Internet du projet, janvier 2015

La pièce H du dossier d'enquête publique (*Evaluation socio-économique*) fournit une première évaluation du coût de fonctionnement annuel associé à la mise en service des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, qui s'établit à environ 57 millions d'euros en valeur 2010 (page 52).

2.13.2.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le coût du projet

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures des tronçons du Grand Paris Express reliant Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à 3,360 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012 (soit 3,078 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2010) incluant des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires, les éventuels traitements de carrières, la dépollution, ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Ce montant inclut les frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Il se répartit entre le tronçon Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et le tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel à hauteur de 0,155 milliards d'euros HT et 3,205 milliards d'euros HT respectivement. La réalisation de la gare commune « Saint-Denis Pleyel » est comptabilisée au titre du tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel.

A titre indicatif les principaux postes de dépense sont :

- Les infrastructures tunnel pour 1 920 Millions €uros
- Les gares et ouvrages annexes et de correspondance pour 995 Millions €uros
- Les systèmes de transport y compris voies et façades de quais pour 445 Millions €uros

Le financement du projet.

La réalisation des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- Des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (voir encadré ci-après) : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- Des concours de l'Etat, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ;
- Une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Ile-de-France), auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- Le recours à l'emprunt ;

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'Etat et des collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

L'évaluation socio-économique.

L'évaluation des bénéfices d'un tronçon d'un investissement structurant dépend de son contexte, de la situation antérieure, de la séquence ultérieure, d'où une combinatoire complexe. En toute rigueur, il conviendrait de comparer différentes hypothèses de séquençement de la réalisation et de la mise en service des différents tronçons. L'évaluation d'un tronçon pourrait être réalisée d'une autre manière par différentielle entre la valeur du programme complet et celle du programme moins le tronçon considéré. Mais on risque alors de sous-estimer ainsi les effets de réseau et les avantages car les rendements d'un réseau sont faiblement croissants au début de sa mise en œuvre, puis fortement croissants et enfin à rendements décroissants. De plus, s'agissant d'un projet à fortes incidences en termes d'emplois sur l'ensemble de la région, la question se pose de calculer les inductions d'emplois pour des tronçons considérés séparément. Cette question n'a pas de réponse robuste aujourd'hui. Le choix a donc été fait de présenter deux méthodes de calcul.

Enfin, la situation de référence de la présente évaluation est celle de la situation projetée à l'horizon 2023 selon le calendrier affiché par le Premier Ministre, hors le projet composé des tronçons Noisy- Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (voir également le titre 1.1 du dossier H).

Les gains associés à l'amélioration de la régularité comportent deux éléments :

- La première composante concerne le transfert de passagers de lignes à relativement faible régularité vers le nouveau métro automatique et très régulier. Cet effet se calcule à partir de la variation de la fréquentation totale des lignes.

- La deuxième composante du gain de régularité est celle associée à la diminution de la charge maximale sur les tronçons. On observe principalement des réductions. Toutefois, à

l'exception du RER E, l'effet est inférieur à une diminution de 5% de la charge maximale et n'est donc pas valorisé dans le bilan. Le RER E étant considéré comme très régulier en situation de référence, l'impact de la diminution de la charge maximale sur cette ligne n'est pas non plus valorisé. L'effet de la deuxième composante de la régularité est donc nul pour le projet.

S'agissant du confort, l'analyse a porté uniquement sur les cinq lignes de RER. Le nombre de voyageurs et le temps passé à bord des rames en situation d'inconfort, avec et sans réalisation du projet, ont été calculés en comparant charge prévisionnelle et capacité de transport offerte pour chaque section de ligne. Le gain de confort a ensuite été valorisé en prenant en compte le coefficient de pénalisation de 1,5 recommandé par le rapport Boiteux sur le temps passé à bord des trains en situation d'inconfort.

2.13.2.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête a pris note des sources de financement du Grand Paris Express dans sa globalité : des recettes fiscales affectées, des concours de l'Etat, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire, être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris , une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Ile-de-France) auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros, le recours à l'emprunt et les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé

Elle relève que la Société du Grand Paris contribuera au financement des travaux qui pourront être nécessaires aux stations et gares du réseau existant en interconnexion avec les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel:

La commission d'enquête prend acte des éléments donnés par la SGP en ce qui concerne les éléments de comparaison du coût d'investissement avec d'autres opérations de même nature ;

Elle prend note des informations fournies sur une première évaluation du coût de fonctionnement annuel associé à la mise en service des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, qui s'établit à environ 57 millions d'euros en valeur 2010)

2.13.3 – Sous-thème N° 3 – Phasage des lignes du GPE dans le temps

2.13.3.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

M. BOUZANNE (observation N° 1 - registre de Champs sur Marne) - s'interroge sur la concomitance des travaux entre la ligne 16 et la ligne 15 et des retards déjà pris par cette dernière et demande qu'un phasage plus précis soit mis en place.

M. le Maire de Saint-Denis – (courrier N° 1 – registre de Saint-Denis) – *«Prolonger la ligne 14 dans les meilleurs délais, en dépit des efforts déployés ces dernières années pour limiter les désagréments de la ligne 13, la congestion perdure sur une ligne tellement fréquentée qu'elle en devient impraticable. A ce titre, la Ville de Saint-Denis compte sur le respect du calendrier volontariste de prolongement de la ligne 14 décidé par l'Etat et la Région pour désaturer la ligne 13. La ligne 14 doit ouvrir dans un premier temps ses deux nouvelles stations en 2017 à Saint-Ouen (Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen).*

Elle offrira une alternative pour les voyageurs de branche nord de la ligne 13. C'est une avancée sociale indispensable, pour mettre fin à la maltraitance quotidienne des voyageurs de la ligne la plus bondée du métro parisien.

Saint-Denis désapprouve par conséquent les récentes annonces par le Président de la RATP d'un retard de deux ans sur la mise en service de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Ces annonces sont inacceptables. La première étape du prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 doit être réalisée dans le délai prévu de 2017.

L'Etat et la Région ont annoncé que la ligne 14 rejoindrait Saint-Denis au pôle de Pleyel sept ans plus tard, c'est à dire à l'horizon 2023. Sept années pour la réalisation d'une station supplémentaire, décisive pour délester la ligne 13, est un délai insupportable sur lequel nous souhaitons alerter les acteurs du projet. Tout doit être fait, également dans un souci d'optimiser les dépenses publiques, pour accélérer ce second prolongement de la ligne 14 à Pleyel.

La réalisation du tunnel en une fois contribuera à prolonger la ligne 14 dans les meilleurs délais en réalisant des économies d'échelle. Dans la mesure où tous, techniciens et élus, s'accordent sur ce point, la ville de Saint-Denis demande à l'Etat et la Région de décider d'une accélération de la ligne 14 à Pleyel.

M. le Président du Conseil général du Val de Marne (courrier N° 6 – registre préfecture) – Demande à SGP de s'expliquer sur les propos du premier ministre concernant l'accélération du calendrier pour la réalisation de la ligne 17 Nord avec un horizon de mise en service fixé en 2024 .Et demande que le calendrier de la réalisation du SMR/SMI d'Aulnay sous-bois soit explicité.

Association Saint Denis Transport – (courrier N° 22 – registre préfecture) – *A noté que lors de la réunion publique du 4/11/14 à La Courneuve, il a été indiqué qu'un point d'étape serait réalisé en 2015, afin de savoir s'il serait possible d'accélérer la réalisation de la ligne 14 nord, en lien avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la station Mairie de St Ouen.*

Avis et commentaires de la SGP :

Les travaux relatifs à la réalisation des ouvrages de la ligne 15 Sud et à celle des ouvrages de la ligne 16 dans le secteur de Noisy-Champs seront bien entendu coordonnés. Un phasage précis des chantiers sera établi sur la base des études de conception détaillée de ces deux opérations dont la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage (études de niveau « Projet » prévues sur la ligne 15 Sud au premier semestre 2015, études de niveau « Avant-projet » actuellement en cours sur la ligne 16).

La Société du Grand Paris se coordonnera également avec la RATP et le STIF, maîtres d'ouvrage conjoints du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs, pour identifier les interfaces opérationnelles et optimiser les phasages de réalisation en vue de la mise en service de ce prolongement, prévue à l'horizon 2025.

Lors du conseil des ministres du 9 juillet 2014, le Premier ministre a rappelé que l'amélioration des conditions de déplacements constitue une clef du projet métropolitain du Grand Paris et a réaffirmé les engagements pris par le Gouvernement dans le cadre de la feuille de route du Nouveau Grand Paris des transports.

À cette occasion, le Premier ministre a annoncé une accélération du calendrier du Grand Paris Express précisant que « *la desserte de l'aéroport d'Orly, l'accessibilité du plateau de Saclay par les lignes 14 et 18, et l'accessibilité, grâce à la ligne 17, des zones d'activité situées entre Pleyel et Roissy seront accélérées en vue d'une mise en service en 2024* » plutôt que 2025 et 2027 dans le schéma initial. Le comité interministériel du 13 octobre 2014 consacré au Grand Paris a permis de confirmer l'accélération du calendrier de mise en œuvre du Grand Paris Express.

S'agissant du site industriel « Nord » du Grand Paris Express, la délibération du directoire de la Société du Grand Paris apportant les réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et à la réserve émises par le STIF dans la délibération de son conseil du 5 juin 2014, qui constitue la pièce J.9 du dossier présenté à l'enquête publique, précise :

Le STIF « émet une réserve sur les conditions temporaires d'exploitation envisagées. Afin de permettre une exploitation autonome de la ligne 16-17, un site de maintenance et de remisage des trains (SMR), un site de maintenance des infrastructures (SMI) et un poste de commande centralisé (PCC) devront être opérationnels simultanément à la mise en service de celle-ci dans le strict respect du calendrier proposé par le premier ministre. A cette fin la SGP est invitée à engager au plus tôt les études et procédures nécessaires. »

La Société du Grand Paris prend le parti d'un dispositif permettant à l'autorité organisatrice des transports le choix d'une exploitation séparée des tronçons de lignes, avec la circulation de trains courts sur les lignes 16 et 17.

Dans ces conditions, les activités de maintenance et d'exploitation des lignes 16 et 17 sont assurées par un site industriel « Nord » (site de maintenance et de remisage du matériel roulant, site de maintenance des infrastructures) et un poste de commande centralisé dédiés à l'exploitation des lignes 16 et 17, permettant de répartir au mieux ces fonctions sur l'ensemble du réseau Grand Paris Express.

Les études permettent d'acter la faisabilité d'inscription d'un site industriel du Grand Paris Express sur les terrains PSA d'Aulnay-sous-Bois, et se poursuivent pour définir l'implantation de ce dernier.

Ce site ne fait pas partie du projet soumis à la présente enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique. Toutefois, le périmètre couvert par le présent dossier d'enquête couvre la réalisation, à titre de mesure conservatoire, d'un ouvrage de raccordement de la ligne 16 au site d'Aulnay-sous-Bois.

Une fois l'insertion définitive de ce site retenue, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, celui-ci sera intégré au plus tôt aux études et aux dossiers règlementaires concernant la ligne 17 Nord (tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot), avec l'objectif d'une mise en service simultanée de ce site avec la ligne 16 à l'horizon 2023.

S'agissant des conditions sous lesquelles la réalisation du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis Pleyel (tronçon « Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel ») pourrait être accélérée, il convient de se référer aux avis et commentaires de la SGP formulés en

réponse aux observations portant sur le même sujet dans le thème 8 (Accessibilité et interconnexion).

2.13.3.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

L'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 présentait les conditions de mise en œuvre du schéma d'ensemble : celles-ci indiquaient notamment : « *La liaison Sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, fera (...) l'objet des premières mises en service. A partir de Noisy-Champs, les travaux se poursuivront en direction du nord-est, permettant de relier ainsi les départements des Hauts-de-Seine, du Val de Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne* ».

Depuis lors, les études préliminaires du projet ont conduit à préciser l'implantation des ouvrages, leur principe de conception, les conditions de réalisation, ainsi que le niveau de complexité des travaux en fonction des contextes liés à l'environnement, permettant ainsi de stabiliser le calendrier prévisionnel de réalisation et de mise en service des tronçons, en cohérence avec les dispositions retenues dans l'acte motivé.

Le calendrier prévisionnel relatif aux tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel a été confirmé par le gouvernement le 6 mars 2013, à l'occasion de la présentation du « Nouveau Grand Paris ».

Ainsi, il est prévu que la ligne 16 entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel ainsi que le prolongement de la ligne 14 depuis Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Saint-Denis Pleyel soient en service à l'horizon 2023.

Les principales phases du projet sont les suivantes :

La période d'études et de procédures réglementaires comprend notamment :

- L'ensemble des études techniques d'opportunité, de faisabilité et de conception,
- Les procédures de consultation et d'association du public à la définition du projet (notamment la phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique),
- Toutes les autres procédures réglementaires nécessaires à la réalisation des travaux (enquêtes parcellaires donnant lieu à des arrêtés de cessibilité, phase judiciaire de la procédure d'expropriation, procédures d'autorisation ou de déclaration au titre du code de l'environnement, procédures d'archéologie préventive, procédures de demande de permis de construire...).

Cette période sera notamment ponctuée par le décret prononçant l'utilité publique du projet, envisagé au cours de l'année 2015.

La période de travaux pourra commencer, sur les emprises dont la maîtrise foncière est acquise, dès la déclaration d'utilité publique, avec les travaux préparatoires (dont éventuels travaux de dépollution de certains sites) et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité...), nécessaires à la réalisation des ouvrages. Les travaux du projet pourraient ainsi démarrer en 2016.

Les autres étapes de la phase travaux concernent la fabrication, la réalisation et le montage des tunneliers, la réalisation des travaux de génie civil et d'équipements (tunnels, gares, systèmes et équipements), la fabrication et la livraison du matériel roulant destiné à l'exploitation des lignes, ainsi que la phase d'essais et de marche à blanc avant mise en service commerciale.

Le calendrier détaillé du projet sera élaboré à la suite des études de conception. La mise en service de la ligne 16 entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel pourra faire l'objet d'un échelonnement des ouvertures à l'exploitation, en partant de Noisy-Champs, en fonction des fronts d'attaque du chantier et du rythme de progression des différents tunneliers.

Le réseau Grand Paris Express sera mis en œuvre de manière concomitante avec la réalisation des projets de transports en commun inscrits au Plan de mobilisation, ainsi qu'avec les investissements visant à améliorer la fiabilité de l'exploitation des réseaux existants. Les lignes seront construites et mises en service au fur et à mesure, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.

L'identification des tronçons faisant l'objet des différents horizons de mise en service tient compte de leur capacité à être exploités efficacement en situation intermédiaire, ainsi que des priorités qui ont été mises en évidence lors des débats publics et des échanges intervenus ultérieurement avec l'ensemble des acteurs territoriaux.

Les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Maire de Saint- Ouen – Saint-Denis Pleyel, objets du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, seront mis en service à l'horizon 2023.

A horizon 2030, l'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 telles que présentées dans le cadre du « Nouveau Grand Paris » sera réalisé.

Les tronçons Versailles – Nanterre et Pleyel – Nanterre *via* Colombes et La Garenne-Colombes seront réalisés ultérieurement.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Calendrier de réalisation du réseau Grand Paris Express

2011	Schéma d'ensemble du réseau
2012	Etudes préliminaires Etudes d'ingénierie spécifiques Premiers sondages des sols - Concertation renforcée et réunions publiques sur le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs
2013	Première enquête préalable à déclaration d'utilité publique : tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs Premières études de conception
2014	Poursuite des procédures d'enquête publique en vue de l'obtention des déclarations d'utilité publique Poursuite des études de conception Enquête préalable à déclaration d'utilité publique : tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel
2015	Poursuite des procédures d'enquête publique en vue de l'obtention des déclarations d'utilité publique Poursuite des études de conception Démarrage des travaux sur le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs
2017	Mise en service du tronçon Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen (projet sous maîtrise d'ouvrage RATP-STIF) Démarrage des travaux sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel
2020	Mise en service du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs
2023	Mise en service du tronçon Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel Mise en service du tronçon Olympiades – Villejuif IGR Mise en service du tronçon Massy – CEA Saint-Aubin
2025	Mise en service du tronçon Le Bourget RER – Triangle de Gonesse Mise en service du tronçon Pont de Sèvres – Nanterre Mise en service du tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier Mise en service du tronçon Rosny-Bois Perrier – Noisy-Champs
2027	Mise en service du tronçon Nanterre – Saint-Denis Pleyel Mise en service du tronçon Triangle de Gonesse – Aéroport CDG (T4) Mise en service du tronçon Villejuif IGR – Aéroport d'Orly Mise en service du tronçon Massy – Aéroport d'Orly
2030	Mise en service du tronçon Aéroport CDG (T4) – Le Mesnil-Amelot Mise en service du tronçon Rosny-Bois Perrier – Champigny Centre Mise en service du tronçon CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers

Objectifs de mises en service



2.13.3.3 - Appréciations de la commission d'enquête

Plusieurs observateurs s'inquiètent du respect des calendriers concernant la mise en service de la ligne 14 (et son prolongement jusqu'à Pleyel), la concomitance de la réalisation des lignes 15 et 16, la mise en service d'un SMR/SMI au nord répondant aux besoins des lignes 16 et 17 dès leur ouverture.

Ces sujets sont en partie en marge de la présente enquête ; toutefois la SGP apporte des réponses positives aux inquiétudes exprimées annonçant qu'elle met tout en œuvre pour optimiser l'ensemble des contraintes y compris en se coordonnant avec le STIF et la RATP maîtres d'ouvrages de la ligne 11 aboutissant à Noisy-Champs.

La commission d'enquête prend acte des efforts développés par la SGP pour atteindre ces objectifs qu'elle considère comme ambitieux.

2.13.4 – Sous-thème N° 4 – La tarification

Ce thème rassemble les quelques questions posées au sujet de la tarification applicable à cette ligne. Celles-ci concernent surtout le STIF.

2.13.4.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Martine S. – (observation n°6 – registre de Montfermeil) demande de « *prévoir un ticket commun pour une durée de temps de transport défini -1h ou plus- entre le tramway T4 permettant de passer d'un mode de transport à un autre, afin de développer le transport collectif/transport automobile* »

M. RONDEAU – (observation n°9 – Registre de Sevrans) demande « *d'établir un tarif unique - zone 1 et 2- pour tous les transports Ile de France* ».

M. CHABOT – (observation n°1 – registre de Saint-Ouen) s'interroge sur la gestion des automates de ventes « *que la maintenance des automates puisse assurer un service en panne ou un dépannage dans l'heure* ».

JF. BACON (Président front de gauche Sevrans) – (Courrier n°26) a écrit au sujet du tarif des transports franciliens :

« A juste titre, la Société du Grand Paris met en exergue que la longueur des voies qui vont être construites en rocade est comparable à celle du métro parisien.

La majorité du Conseil Régional d'Ile de France s'était engagée à mettre en place le tarif unique du Pass Navigo avant son renouvellement.

Pour atteindre l'objectif de réduire les inégalités entre résidents des petite et moyenne couronnes et habitants de la ville-capitale, il convient de réaliser l'unité tarifaire.

Nous demandons que soient enregistrée cette observation : le lancement des travaux du Grand Paris Express doit être l'occasion d'établir le Pass Navigo à tarif unique pour l'ensemble de la région Ile de France, au niveau du Pass des zones 1 et 2 ».

P. BRAOUEZEC (Président de Plaine Commune) – Courrier n°27) demande :

« (...) Une vraie réforme de la tarification des transports car la logique concentrique actuelle n'est plus adaptée aux bassins de vie des populations.

Dans cette attente, nous demandons prioritairement le classement de la gare de Pierrefitte-Stains en zone 3 et le classement de la gare de Saint-Denis en zone 2, dans un souci d'équité entre lignes de transports et pour les habitants d'une même commune ».

Avis et commentaires de la SGP :

La question de la tarification fait partie des thèmes évoqués lors de la phase de concertation avant enquête publique, en particulier lors des 12 réunions publiques qui se sont tenues du 18 novembre au 18 décembre 2013.

Le bilan de cette concertation, datant de mai 2014, est joint à la pièce J (Annexes) du dossier soumis à enquête publique. Il indique notamment (page 96) :

« Le STIF est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification. Il a précisé que le Grand Paris Express sera totalement intégré au réseau de transport de la Région Île-de-France et que la même règle tarifaire lui sera appliquée. Cette règle s'imposera aux exploitants, quels qu'ils soient. Le STIF a souligné que la création d'un métro en rocade le conduira à revoir la tarification par zone qui existe actuellement. Le principe des zones concentriques, au nombre de 5 aujourd'hui alors qu'il y en avait 8 à l'origine, est en effet adapté au réseau actuel, organisé en radiales, ce qui est moins vrai pour le Grand Paris Express (réseau de banlieue à banlieue). »

Le 10 décembre 2014, dans le cadre des décisions tarifaires relatives à l'année 2015, les élus du Conseil du STIF ont affirmé leur volonté de construire le passe unique offrant l'accès à l'ensemble des transports en commun d'Ile-de-France (notamment le forfait Navigo au tarif unique de 70 €), en perspective d'une mise en œuvre à la rentrée 2015.

2.13.4.2 - Ce que dit le dossier sur ce thème

Le sujet de la tarification n'est pas expressément évoqué dans le dossier dans la mesure où ce sujet dépend d'un organisme extérieur à SGP, à savoir le STIF sous le contrôle de la région d'Ile de France et de l'Etat.

Toutefois, dans la pièce H (Evaluation socio-économique), il est précisé à la page 20 que dans le cadre des études faites, *« les principes de tarification aux horizons projetés ont été considérés comme identiques à ceux actuellement en vigueur sur le réseau IDF »*. Sa directrice générale du STIF, interrogée sur ce point lors d'une réunion avec la commission,

nous a également déclaré que la tarification sur le Grand Paris Express sera identique à celle du réseau francilien existant.

2.13.4.3 - Appréciations de la commission d'enquête

La commission prend acte des éléments donnés par la SGP en ce qui concerne les décisions prises le 10 décembre 2014 par le STIF, -dans sa délibération 2014/457- qui souhaite mettre en place à la rentrée de 2015, un « pass navigo » au tarif unique de 70 euros, ce qui devrait répondre aux observations formulées.

La commission se pose la question de savoir si la tarification des titres de transports à l'unité sera également modifiée, un autres que ceux liés aux trajets « domicile-travail ». afin de favoriser également les déplacements en transports en commun.

2.13.5 – Sous-thème N° 5 – Les équipements

Ont été rassemblés dans ce sous-thème, les sujets qui préoccupent au quotidien les usagers des gares tant dans leur fonctionnement interne qu'à leurs abords immédiats.

2.13.5.1 – Analyse des observations – avis et commentaires du maître d'ouvrage

Au niveau de la gare : équipements d'intermodalité

Dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont décrites les principales caractéristiques du réseau GPE, en particulier sont analysées les questions d'équipements dans les gares, en tenant compte des discussions avec les exploitants et les municipalités chargées de l'aménagement des quartiers en bordure des gares.

Les observations recueillies des personnes et des collectivités locales reposent des questions sous un jour pratique, ce qui devrait amener un certain nombre de réponses de la part de la SGP.

Accessibilité des personnes à mobilité réduite, aux personnes en situation de handicap

M. MIATTI (observation orale n° 2 – registre Chelles) demande quelles peuvent-être les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite ?

MME SCHNEIDER (courrier n° 14 – registre Préfecture de Paris) demande de mieux prendre en compte les personnes déficientes visuelles ou auditives, avec pour les malentendants profonds un affichage lumineux pour les alertes annoncées lors de soucis de trafic et des informations lisibles pour des personnes ayant une diminution de l'acuité visuelle (exemple de la ligne 14 où les informations écrites sur plexiglas ne sont pas lisibles par les déficients visuels.)

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris conçoit un réseau garantissant l'entière accessibilité de tous les voyageurs, quel que soit leur handicap ou leur difficulté à se déplacer, en répondant aux exigences issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

A ce stade des études, la conception détaillée des gares n'est pas encore définie. Les études de conception s'appuieront sur les recueils de besoins réalisés par les associations et les organismes institutionnels (délégation ministérielle à l'accessibilité / DMA, centre d'études

et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement / CEREMA). La Société du Grand Paris observe aussi les expériences de conception comparables pour en retenir les enseignements. Une démarche de concertation sur l'accessibilité des gares et des trains a été initialisée en novembre 2014 avec plusieurs associations représentatives.

La SGP a posé quelques grands principes : l'usage de la gare doit être permis par tous de la manière la plus autonome, simple et intuitive possible.

Cela se traduit en premier lieu par la recherche de parcours les plus courts possibles, directs et intuitifs, donc linéaires, structurés, avec un minimum de couloirs dans les gares et une organisation claire du parcours.

Afin d'assurer une continuité des cheminements depuis l'entrée de la gare jusqu'à l'intérieur des trains, les ascenseurs seront toujours implantés au moins par deux (pour une meilleure disponibilité), les portes et passages de validation seront de largeur adaptée, l'espace entre le quai et le train sera très faible et sans marche. Les différents services (vente de titres de transport, toilettes...) seront utilisables par tous.

Des dispositifs d'aide au repérage et à l'orientation seront mis en place :

- dispositifs tactiles : bandes d'éveil de vigilance, guidage au sol
- dispositifs sonores : signaux et messages d'information (collectifs et individuels), soin apporté à la qualité acoustique des espaces
- dispositifs visuels : une signalétique contrastée et de grande taille

Enfin, l'environnement intérieur des gares se voudra apaisant, favorable à un confort physique et psychologique (éclairage, matériaux...).

Sécurité des personnes

Mme SANCHEZ (observation n°3 – registre Saint Oust) demande comment assurer la sécurité autour de la gare St-Denis Pleyel ? Et comment assurer la sécurité des piétons avec pistes cyclables autour de la gare ?

Avis et commentaires de la SGP :

Les problématiques de sécurité publique aux abords et à l'intérieur de la gare seront traitées à l'occasion de la rédaction de l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP). Ce document en trois parties est constitutif du permis de construire.

Tout d'abord l'ESSP va consister à identifier les risques de sûreté que le territoire peut faire peser sur le projet.

Cette étude sera présentée à la sous-commission préfectorale de sécurité publique, qui rassemble les autorités de l'état (préfecture, DREIA, police), les collectivités locales (mairie)

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

et un certain nombre de professionnels (architectes). Cette commission délivrera un avis, qui s'il est favorable sera versé au dossier de permis de construire. Les préconisations contenues dans l'étude prendront alors force obligatoire et s'imposeront au maître d'ouvrage.

Equipements d'intermodalités :

CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE (courrier n° 14 – registre Préfecture de Paris) demande à la SGP, au STIF et à la Région Ile de France et à l'Etat, « *de garantir le financement et la réalisation des équipements d'intermodalité (gares routières, parc-relais, parvis, stationnement vélos, cheminement piétons et cycles) dimensionnés pour le réseau à terme et qu'ils soient opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 16 en 2023* »

LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE « LE BOURGET » (observation n° 6 – registre Le Bourget) émet un avis favorable sous réserve de veiller à la qualité des correspondances entre les différentes lignes de transport en commun, avec la réalisation d'une gare emblématique au Bourget permettant la réalisation d'une opération d'ensemble de pôle d'échange ; il « *attend des positionnements plus clairs de la part des acteurs concernés sur les espaces d'intermodalité, garantissant des espaces bien calibrés et de qualité entre les infrastructures comme le prolongement des quais du RER B ou la correspondance en programmation de la ligne 7.* »

Avis et commentaires de la SGP :

La Société du Grand Paris confirme qu'elle souhaite accompagner la commune et la Communauté d'agglomération dans la conduite d'une étude de pôle permettant la prise en compte de l'ensemble des modes des déplacements afin de garantir à tous les usagers des conditions de correspondances optimales avec le GPE mais aussi le RER B et la Tangentielle Nord.

La Société du Grand Paris proposera à la Communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget de financer une étude permettant d'atteindre cet objectif. Les échanges ont débuté. Ils associeront notamment l'EPA Plaine de France et la ville de Drancy.

Voies de raccordement

CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE (courrier n° 6 – registre Préfecture de Paris) : note que des voies ascenseurs sont prévues au niveau de la gare de Noisy-Champs pour permettre le passage de trains entre les lignes 16 et 15 sud...cette configuration pourrait permettre en heures creuses à des trains de la ligne 16 de poursuivre sur la ligne 15 ; Il souhaiterait que soit précisée la compatibilité de cette proposition avec la possibilité d'avoir des exploitants différents et est réservé sur la coexploitation potentielle de la ligne 15 ;

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Avis et commentaires de la SGP :

L'utilisation des voies ascenseurs pour des circulations commerciales notamment aux heures creuses n'est pas envisagée par le STIF, seul compétent pour choisir les exploitants des lignes. Les voies ascenseurs ont donc une triple fonctionnalité :

- Circulations de trains de maintenance des infrastructures de la ligne 15 à la ligne 16 et inversement ;
- Circulations de rames sans voyageurs pouvant passer d'un centre de maintenance à l'autre pour répondre à un besoin ponctuel de maintenance exceptionnel (sur la base d'un contrat à réaliser entre exploitants) ;
- Remisage de quelques rames de la ligne 16 en dehors des heures de pointes.
-

Toilettes

Mme GOUARD (observation n°1 – registre La Courneuve) estime qu'il est nécessaire de prévoir des toilettes dans les gares ? « *Seront-elles payantes ?* »

Mme SANCHEZ (observation n°3 – registre Saint Oust) demande de prévoir d'installer des toilettes dans les gares

Avis et commentaires de la SGP :

Des toilettes sont prévues dans toutes les gares. De type automatique, ces sanitaires visent à offrir aux utilisateurs du réseau des toilettes propres, fiables et sûres. A ce stade des études, il est envisagé que l'accès à ces toilettes soit gratuit mais contrôlé en étant réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport valide.

Distributeur de billets

M. CHABO (observation n°1 – registre Saint Oust) souhaite l'allongement des quais en prévision d'une augmentation des usagers - propose la gestion unique pour tout le GPE des automates distributeurs de billets, ce qui permettrait le dépannage dans l'heure. Les prévisions de trafic doivent tenir compte l'augmentation démographique

Avis et commentaires de la SGP :

Regroupés dans des zones de vente, les appareils automatiques de vente et de rechargement permettent de réaliser de manière autonome, ou avec l'assistance d'un agent d'exploitation, des transactions relatives à l'achat ou au rechargement de titres de transport. Ces appareils sont déployés dans l'ensemble des gares du Grand Paris Express. Ils donnent

accès aux différentes offres et aux tarifs pratiqués sur le réseau Grand Paris Express et sur les autres réseaux de transport franciliens. Ils permettent aux utilisateurs d'identifier l'offre qui répond le mieux à leur besoin et de comprendre de façon intuitive les modalités d'achat / rechargement. Les appareils automatiques de vente et de rechargement permettent d'obtenir et / ou recharger des titres de transport dans un temps maîtrisé.

Aux abords de la gare: (gares routières, parvis, stationnement voitures et vélos)

ANONYME (observation orale n° 2 – registre Champs sur Marne) demande quel sera le stationnement des voitures autour des gares.

ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MARNE ET CHANTEREINE - M. THILL (observation n°4 – registre Champs sur Marne) : s'interroge sur les hypothèses retenues par la SGP sur les flux de circulation à l'abord des futures gares, basés sur les estimations du STIF (par exemple, maintien du parking de 550 places à Chelles sans extension prévue, alors qu'il y aurait 45 000 voyageurs par jour...)

M. le MAIRE DE MONTFERMEIL (courrier n° 17 – registre Préfecture de Paris) demande la réalisation d'un parking-relais de 300 places minimum pour la future gare de Clichy-Montfermeil.

M. MERCIER (observation orale n° 2 – registre Gournay) s'interroge sur les capacités de stationnement près des gares qui seraient nécessaires pour absorber l'affluence supplémentaire de voyageurs.

A. MAGNE (observation n°5 – registre Livry-Gargan) fait observer que la ville de Livry Gargan est la grande oubliée par les transports en commun. Il n'y a pas de gare à Livry ; le T4 est fait pour Clichy et Montfermeil et le Tzen sur la RN3 ne vient même pas à Gargan...de plus aucun parking n'est prévu avec les nouvelles gares...

S. PAULY (observation n°6 – registre Livry-Gargan) souscrit aux mêmes observations que la personne précédente.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION de CLICHY-MONTFERMEIL (observation n°5 – registre Montfermeil) exprime son accord sur le GPE, mais soulève 3 points qui n'ont pas reçu de réponse positive :

1. le dimensionnement des quais des gares de la ligne 16 devrait atteindre 108 mètres au lieu des 54 m prévus

2 la création d'un second accès depuis la station « « Romain Rolland » du T4 vers les quais du métro par un souterrain

3. la création d'un parking d'au moins 300 places étant donné les rabattements depuis les communes voisines.

Elle émet par ailleurs 2 points de vigilance

1. l'aménagement du parvis autour de la gare et de ses accès et son intégration dans le secteur central du PRU.

2. les travaux de la gare ne doivent pas gêner les riverains et l'exploitation des transports en commun (en particulier le tramway) soit assurée sans interruption.

Avis et commentaires de la SGP :

Pour le point 1 : Voir réponse à la même observation traitée dans le Thème n°1 : positionnement, fonctionnalités des gares

Pour le point 2 : La décision de ne pas prévoir un deuxième accès souterrain a été prise en comité de pilotage de la gare GPE Clichy-Montfermeil d'octobre 2013 avec les élus des villes et de la communauté d'agglomération. Il a été convenu que la correspondance s'opèrerait bien mieux en surface compte tenu du faible éloignement de la gare vis-à-vis de la station du T4 et des inconvénients générés par la mise en œuvre d'un couloir souterrain de 60m de long tant en exploitation sur des aspects de sécurité qu'en phase travaux vis-à-vis des interfaces importantes générées avec le projet de tramway T4, dont la mise en service était prévu mi-2017.

Pour le point 3 : La SGP a fait réaliser une étude sur les besoins de stationnement de rabattement aux abords des gares du Grand Paris Express. Cette étude a confirmé l'opportunité de création d'un parking de rabattement d'environ 260 places pour répondre aux besoins de rabattement dans le bassin de mobilité Nord Est du réseau. Ce point a été partagé. Ces conclusions ont été partagées avec le STIF qui a précisé les conditions d'implantation et de financement d'un parc relais aux villes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil.

Il est donc nécessaire que les villes identifient une parcelle dans un périmètre de 300m à proximité de la gare pour y accueillir un parking en tenant compte du contexte très contraint en ce qui concerne la réglementation environnementale (zone Natura 2000) associée notamment aux sites Natura 2000 de la promenade de la Dhuis et de la Forêt de Bondy.

Sur les 2 points de vigilances

Concernant le point 1, la Société du Grand Paris associera les collectivités locales dans la conception du parvis de la gare en liaison :

- avec les études de programmation urbaine et des espaces publics du secteur "central" du PRU de Clichy-Sous-Bois et Montfermeil en cours de réalisation
- avec l'étude de pôle à réaliser en 2015 sur les autres aménagements à réaliser au-delà du parvis pour constituer un pôle intermodale complet (voirie, aménagement bus, pistes cyclables, gare routière, parc relais...) afin d'offrir à tous les publics des conditions optimales d'accès aux gares quel que soit leur mode de déplacement
- Avec le projet de création d'un équipement culturel en lieu et place de la tour Utrillo
- Avec tous les projets portés par le PRU

Concernant le point 2 : la société du Grand Paris veillera au travers d'un plan de management environnemental des chantiers , qui sera partagé avec les élus , à minimiser les impacts du chantier sur le fonctionnement du quartier notamment sur le fonctionnement et l'accessibilité au tramway T4 , les circulations douces de la promenade de la Dhuis, l'accessibilité des commerces, .

Mme Martine SZTERENBORG (observation n°5 – registre Montfermeil) demande un grand parking gratuit, la protection des lieux comme la forêt de Bondy, les églises, musées, sur la tarification avoir un titre de transport unique valable sur les différents modes de transport, prévoir aussi un parking "Vélo" et des pistes cyclables, et de pouvoir transporter les vélos dans le métro.

Avis et commentaires de la SGP :

Il n'est pas prévu dans le projet de la Gare GPE de Clichy-Montfermeil et des infrastructures associées (ouvrages annexes, tunnel) de rogner la forêt de Bondy et de toucher aux différents lieux historiques de la ville de Montfermeil (musée, église, parc).

L'opportunité d'un parking de rabattement a été confirmée par une étude menée par la SGP et partagée par le STIF et la ville. Cet équipement n'est pas inclus dans le périmètre du projet présenté à l'enquête publique. Son localisation, son mode de financement et sa tarification sont du ressort du futur maître d'ouvrage. Sous certaines conditions, le STIF accorde des subventions à ce type d'équipement.

De même l'organisation des pistes cyclables est de la responsabilité des collectivités locales. Des consignes collectives vélo et des abri-vélo sont prévus par la Société du Grand Paris dans les gares ou sur les parvis.

En revanche il n'est pas prévu de transporter son vélo dans les rames du Grand Paris Express

RENOVATION URBAINE DE CLICHY SOUS-BOIS (observation n°10 – registre Montfermeil) espère des soins particuliers apportés à l'aménagement des alentours de la Gare de Clichy-Montfermeil avec des activités :

- commerciales (centre commercial A. France, marché forain),
- culturelles (Villa Médicis)
- sportives (complexe Vidal)

Elle porte une attention particulière à l'aménagement du parvis de la gare et de ses accès qui seront en interface avec la gare de la ligne 16 et le tramway T4. Elle demande l'implantation d'un parking d'au moins 300 places.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se reporter aux avis et commentaires formulés par la SGP en réponse à l'observation précédente (observation n°10 – registre Montfermeil).

CONSEIL MUNICIPAL DE NOISY-LE GRAND (Délibération du CM N°14/204 du 19/11/14)

(observation n°6 – registre de Noisy le Grand) : donne un avis favorable sous réserve :

- de l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord soit en gare de Noisy-Champs
- que les travaux des gares 11-15 et 16 se fassent en concomitance –
- « *que les moyens techniques soient mis en œuvre pour permettre la création en souterrain d'un nombre de places de stationnement conséquent pour permettre l'accueil des usagers du GPE* »,
- que l'implantation d'un site de remisage de la ligne 11 ne se fasse pas sur son territoire

M. MASSON (observation n°6 – registre de Saint Denis) demande « *l'accessibilité aux voitures des résidents* » Il demande s'il est prévu des places à tarif réduit.

Avis et commentaires de la SGP :

La future gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express n'a pas vocation à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers. La gare ne proposera donc pas d'offre de stationnement de type parc relais.

Il convient de se reporter également aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations portant sur le même sujet dans le thème n°8 (L'accessibilité multimodale et les interconnexions).

Mme SANCHEZ (observation n°3 – registre Saint Oust) estime qu'il serait nécessaire de : « *prévoir d'installer des commerces de bouche autour de la gare* », car actuellement les commerces sont inexistants. « *Il faut que les commerces de bouche soient accessibles sans ticket de transport ...* »

Avis et commentaires de la SGP :

Des commerces pourront être développés dans chaque gare du Grand Paris Express en fonction du potentiel commercial de la gare et de la faisabilité technique. Des études sont en cours pour définir les surfaces commerciales de chaque gare et le type d'offre proposé. Ces commerces s'adresseront aussi bien aux voyageurs qu'aux riverains. Pour ce faire, ils seront de préférence situés en rez-de-chaussée de la gare, en lien avec la ville, et avant les lignes de contrôle.

Stationnement pour véhicules à 2 roues

ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MARNE ET CHANTEREINE - M. THILL (observation n°4 – registre Champs sur Marne) : (remarque n° 45) ... » indique que pour éviter un engorgement des axes aux abords des gares, les autres moyens d'accès en dehors de la voiture comme : bus, vélos et chemins piétonniers doivent être pris en considération.

M. DJOKO (observation n°3 – registre Noisy le Grand) : s'inquiète de savoir si toutes les gares seront équipées de stations sécurisées pour les poussettes et les véhicules à 2 roues (vélos de type Véligo développé par la STIF). Il souhaite la création d'un espace « vélos » dans les rames de métro. Il souhaite des guichets avec une vision sur les distributeurs pour limiter les fraudes.

Mme AMESTOY (observation n°2 – registre Saint Denis) demande à ce que le stationnement en surface et en sous-sol soit à tarif réduit pour les résidents.

Elle souhaite la circulation alternative de vélos au voisinage de la gare St-Denis Pleyel avec panneaux et marquage au sol.

Avis et commentaires de la SGP :

De façon à faciliter l'accessibilité par les véhicules à 2 roues des consignes collectives vélo

des abri-vélo, des stationnements deux-roues motorisées sont prévus par la Société du Grand Paris dans les gares ou sur les parvis.

En revanche il n'est pas prévu de transporter son vélo dans les rames du Grand Paris Express. Par ailleurs l'organisation des pistes cyclables est de la responsabilité des collectivités locales.

Une étude de pôle, financée par la Société du Grand Paris, sera réalisée en 2015 sur les aménagements à réaliser au-delà du parvis pour constituer un pôle intermodal complet (voirie, aménagement bus, pistes cyclables, gare routière, parc relais...) afin d'offrir à tous les publics des conditions optimales d'accès aux gares quel que soit leur mode de déplacement.

2.13.5.2 - Ce que le dit le dossier sur ce thème

Pour les gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la conception de chaque gare repose sur un socle d'orientations communes, afin de répondre aux attentes de l'ensemble des voyageurs, des riverains et des acteurs économiques de la région :

- Une gare efficace et fonctionnelle, équipement émergent et repérable, offrant à tous les voyageurs un accès facile au réseau, dans un environnement accueillant et apaisant : des espaces publics de la ville jusqu'aux quais, les parcours sont intuitifs et directs ; la gare accueille tous les voyageurs dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Une gare connectée, organisée pour faciliter les échanges avec les autres réseaux de transport : les correspondances ferrées sont évidentes et les plus directes possible ; les accès et cheminements vers les modes actifs (vélo, marche à pied) et réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possible.
- Une gare centre de vie et créatrice de valeur, au service de l'attractivité du territoire et de son développement : ses espaces sont un lieu d'expression culturelle, de services et de commerces diversifiés, définis en fonction des contextes locaux ; en outre, l'insertion de la gare est conçue pour être compatible avec un développement immobilier connexe dense et mixte.

Toutes les gares du réseau Grand Paris Express seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Services et commerces sont des éléments essentiels de l'animation des gares et de la ville. Ils facilitent le quotidien des voyageurs et des habitants, enrichissent la vie du quartier et participent à la construction de l'identité de la gare, ancrée dans son territoire. Ils animent et sécurisent les espaces, et contribuent également au financement du réseau de transport.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Ces activités visent à être déployées sur l'ensemble des gares du réseau du Grand Paris, suivant des objectifs tout à la fois ambitieux et adaptés aux caractéristiques de chaque gare : les surfaces créées de services et de commerces pourraient ainsi aller d'une centaine de mètres carrés, pour les gares qui s'insèrent dans un environnement urbain avec de nombreux commerces existants, à plus de 1 000 mètres carrés, pour les gares du réseau qui se développent sur des territoires en structuration.

L'offre de services et de commerces en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis. Elle est à programmer dans un souci de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords.

La prise en compte de l'ensemble de ces attentes permet de structurer l'offre de services et de commerces en trois composantes, qui chercheront à être partagées par l'ensemble des gares et calibrées en fonction de leur potentiel :

- Un socle de services essentiels, indispensables à la mobilité ;
- Des services complémentaires de facilitation du quotidien, liés étroitement aux flux de la gare ;
- Des services complémentaires de destination, répondant aux besoins spécifiques de chaque territoire et des habitants.

Les espaces de commerces et de services respecteront les exigences visant à garantir la sécurité du public dans les gares ; chaque local ou activité qui s'implantera aura obtenu au préalable les autorisations réglementaires nécessaires.

Des autorisations d'exploitation commerciale seront également, le cas échéant, obtenues.

2.13.5.3 - Appréciations de la commission d'enquête

Au niveau de la gare : équipements d'intermodalité

Accessibilité des personnes à mobilité réduite, aux personnes en situation de handicap

La commission se satisfait de la position de la SGP de concevoir un réseau garantissant l'entière accessibilité de tous les voyageurs, quel que soit leur handicap ou leur difficulté à se déplacer, en répondant aux exigences issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

Même si à ce stade d'études, la conception détaillée des gares n'est pas encore définie, les études de la SGP s'appuieront sur les recueils de besoins réalisés par les associations et les

organismes institutionnels avec des expériences de conception comparables pour en retenir les enseignements.

La SGP a posé un grand principe apprécié par la commission : l'usage de la gare doit être permis par tous de la manière la plus autonome, simple et intuitive possible.

Des dispositifs d'aide au repérage et à l'orientation seront mis en place avec pour les personnes malvoyantes des dispositifs tactiles ou une signalétique de grande taille, pour les personnes malentendantes des dispositifs sonores...

Toilettes

Il est important de noter que la SGP prévoit des toilettes dans toutes les gares. De type automatique, ces sanitaires visent à offrir aux utilisateurs du réseau des toilettes propres, fiables et sûres. L'accès à ces toilettes sera gratuit mais contrôlé en étant réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport valide.

Distributeur de billets

A noter que la SGP prévoit des zones de vente avec des appareils automatiques de vente. Ces appareils seront déployés dans l'ensemble des gares du Grand Paris Express.

Sécurité des personnes

La commission note que la SGP devra s'appuyer sur l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP) qui conditionnera le permis de construire des gares.

L'ESSP devra identifier les risques de sûreté que le territoire peut faire peser sur le projet et donner des avis qui deviendront force obligatoire et s'imposeront au maître d'ouvrage.

Equipements d'intermodalités

La commission note avec satisfaction que la SGP souhaite accompagner les communautés d'agglomération dans la conduite des pôles d'intermodalité permettant la prise en compte de l'ensemble des modes des déplacements afin de garantir à tous les usagers des conditions de correspondances optimales avec le GPE mais aussi le RER B et la Tangentielle Nord.

Ainsi la SGP proposera à la communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget de financer une étude permettant d'atteindre cet objectif, avec l'aide de l'EPA Plaine de France et de la ville de Drancy.

Voies de raccordement à Noisy-Champs

La commission note que l'utilisation des voies ascenseurs pour des circulations commerciales notamment aux heures creuses n'est pas envisagée par le STIF, seul compétent pour choisir les exploitants des lignes. Il est rappelé que les voies ascenseurs ont donc une triple fonctionnalité de circulations de trains de maintenance des infrastructures de

Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express

*et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

la ligne 15 à la ligne 16 et inversement, de circulations de rames sans voyageurs pouvant passer d'un centre de maintenance à l'autre pour répondre à un besoin ponctuel de maintenance exceptionnel, de remisage de quelques rames de la ligne 16 en dehors des heures de pointes.

Aux abords de la gare : (gares routières, parvis, stationnement voitures et vélos)

Stationnement des voitures particulières autour de la gare

La commission note que la SGP a fait réaliser une étude sur les besoins de stationnement de rabattement aux abords des gares du Grand Paris Express.

Cette étude a confirmé l'opportunité de création d'un parking de rabattement d'environ 260 places à proximité de la **gare de Clichy-Montfermeil** pour répondre aux besoins de rabattement dans le bassin de mobilité Nord Est du réseau.

Ces conclusions ont été partagées avec le STIF Il devient nécessaire que les villes identifient une parcelle dans un périmètre de 300m à proximité de la gare pour y accueillir un parking en tenant compte du contexte très contraint en ce qui concerne la réglementation environnementale (zone Natura 2000).

La commission prend acte que la Société du Grand Paris associera les collectivités locales dans la conception du parvis de la gare en liaison avec les études de programmation urbaine et des espaces publics du secteur "central" du PRU de Clichy-Sous-Bois et Montfermeil en cours de réalisation, avec l'étude de pôle à réaliser en 2015 sur les autres aménagements à réaliser au-delà du parvis pour constituer un pôle intermodal complet afin d'offrir à tous les publics des conditions optimales d'accès aux gares quel que soit leur mode de déplacement, avec le projet de création d'un équipement culturel en lieu et place de la tour Utrillo, avec tous les projets portés par le PRU.

En ce qui concerne la future **gare Saint-Denis Pleyel** du Grand Paris Express, elle n'a pas vocation d'après la SGP et le STIF à devenir une gare de rabattement en véhicules particuliers. La gare ne proposera donc pas d'offre de stationnement de type parc relais.

Il convient de se reporter également aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux observations portant sur le même sujet dans le thème n°8 (L'accessibilité multimodale et les interconnexions).

Pourtant l'opportunité d'un parking de rabattement a été confirmée par une étude menée par la SGP et partagée par le STIF et la ville. Mais cet équipement n'est pas inclus dans le périmètre du projet présenté à l'enquête publique. Sa localisation, son mode de financement et sa tarification sont du ressort du futur maître d'ouvrage qui sera désigné. Sous certaines conditions, le STIF pourra accorder des subventions à ce type d'équipement.

Stationnement pour véhicules à 2 roues

De façon à faciliter l'accessibilité par les véhicules à 2 roues des consignes collectives vélo des abri-vélo, des stationnements deux-roues motorisées sont prévus par la Société du Grand Paris dans les gares ou sur les parvis.

Par ailleurs l'organisation des pistes cyclables est de la responsabilité des collectivités locales.

Une étude de pôle, financée par la Société du Grand Paris, sera réalisée en 2015 sur les aménagements à réaliser au-delà du parvis pour constituer un pôle intermodal complet (voirie, aménagement bus, pistes cyclables, gare routière, parc relais...) afin d'offrir à tous les publics des conditions optimales d'accès aux gares quel que soit leur mode de déplacement.

Des consignes collectives vélo et des abri-vélo sont prévus par la Société du Grand Paris dans les gares ou sur les parvis.

En revanche il n'est pas prévu de transporter son vélo dans les rames du Grand Paris Express

La commission prend acte de ces dispositions**Commerces de bouche dans les gares**

Des commerces pourront être développés dans chaque gare du Grand Paris Express en fonction du potentiel commercial de la gare et de la faisabilité technique. Des études sont en cours pour définir les surfaces commerciales de chaque gare et le type d'offre proposé. Ces commerces s'adresseront aussi bien aux voyageurs qu'aux riverains. Pour ce faire, ils seront de préférence situés en rez-de-chaussée de la gare, en lien avec la ville, et avant les lignes de contrôle.

La commission prend acte avec intérêt des dispositions envisagées.**Protection de la Forêt de Bondy & église et musée de Montfermeil**

Il n'est pas prévu dans le projet de la Gare GPE de Clichy-Montfermeil et des infrastructures associées (ouvrages annexes, tunnel) de rogner la forêt de Bondy et de toucher aux différents lieux historiques de la ville de Montfermeil (musée, église, parc).

2.13.6 – Sous-thème N° 6 – Contre-propositions

Plusieurs intervenants ne se sont pas limités à faire des remarques sur le projet mais émis 13 contre-propositions plus précises sur lesquelles la commission d'enquête a souhaité que la Société du Grand Paris apporte des éléments de réponse. Celles-ci ont été examinées tout au long des thèmes auxquels elles se rattachaient. La commission a souhaité insister sur certaines d'entre elles auprès de la SGP.

2.13.6.1 – Analyse des observations

Concernant le positionnement des gares :

Gare de Saint-Denis Pleyel

IDFE (observation n°3 registre de Montfermeil) exprime l'idée suivante : « La gare de Saint-Denis-Pleyel, terminus de la ligne 14, origine prévue des lignes 16/17 sud, gare de passage de la ligne 15 et correspondance avec la ligne 13 et le RER d (et potentiellement la Ligne h) doit être revue et corrigéeIDFE suggère donc de réaliser au carrefour Pleyel ...une gare de passage des lignes 14 et 15 ...et de reporter le terminus de la ligne 14 à l'est des lignes RFF/SNCF et au sud de l'A86 à un emplacement très proche du Grand Stade de France... A cet emplacement, seraient construites la gare de passage de la ligne 15 et la gare d'origine de la ligne 16/17 au sud.... IDFE suggère aussi de construire les installations des lignes 16/17 sud et 15 l'une au-dessus de l'autre... ».

Avis et commentaires de la SGP :

Le choix de la localisation de la gare de Saint-Denis Pleyel est le résultat d'une analyse multicritères entre plusieurs scénarios. Cette analyse est présentée aux pages 29 et 30 de la pièce D du dossier d'enquête publique. Comme indiqué dans ce document, deux scénarios d'implantation ont été étudiés, l'un à l'ouest des voies ferrées, l'autre à l'est des voies ferrées. Dans les deux cas, la gare de Saint-Denis Pleyel, conformément au Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris, permet d'assurer une correspondance avec la gare du RER D existante « Stade de France – Saint-Denis », ainsi qu'une correspondance entre les quatre lignes du Grand Paris Express (lignes 14, 15, 16 et 17).

Les localisations alternatives proposées, notamment la proposition de réaliser une gare des lignes 14 et 15 au Carrefour Pleyel, n'ont pas été retenues suite aux débats publics ayant porté respectivement sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris et sur Arc Express.

Dans le projet Arc Express en effet, une station était prévue dans certaines variantes sur l'Arc Nord à Carrefour Pleyel. Ce n'est pas cette solution qui a été retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 qui s'impose à la Société du Grand Paris. Il est à noter que la proposition d'IDFE ne permet pas la correspondance avec le RER D, enjeu pourtant majeur pour la desserte du Val d'Oise.

Par ailleurs, contrairement à ce qu'affirme IDFE, le Stade de France est bien desservi par une future gare de la ligne 15.

Enfin, la proposition de construire les installations des lignes 15 et 16/17 l'une au-dessus de l'autre a été envisagée lors des études préalables mais elle ne permet pas d'optimiser toutes les correspondances dans la configuration de gare intégrant également la ligne 14. Par ailleurs, elle pose des difficultés techniques importantes du fait de la superposition des tunnels qu'elle impose et de la profondeur des ouvrages (liés notamment au passage des tunnels sous les voies ferrées), ce qui dégrade l'accès des voyageurs à la ligne située le plus profondément et aboutit finalement à des correspondances globalement moins performantes que celles proposées dans le dossier d'enquête publique.

Gare de Chelles :

PLUSIEURS INTERVENANTS (registres de Chelles et de Gournay), pour de multiples raisons, contestent le positionnement de la gare du nouveau métro en centre-ville de Chelles et propose qu'elle soit déplacée sur le site de la gare de triage.

Avis et commentaires de la SGP :

Il convient de se référer aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse aux questions relatives à cette gare, regroupées dans le thème 1 (Positionnement des gares).

Concernant le tracé du tronçon Le Blanc-Mesnil-Le Bourget

M. COTTIN – GAUTIER (observation n°4 – registre de Saint-Ouen) évoque 2 contre-propositions dont l'une portant le n°1 et évoque plus précisément le tracé (voir ce thème n°2) et une autre sur le dimensionnement des quais ainsi libellé :

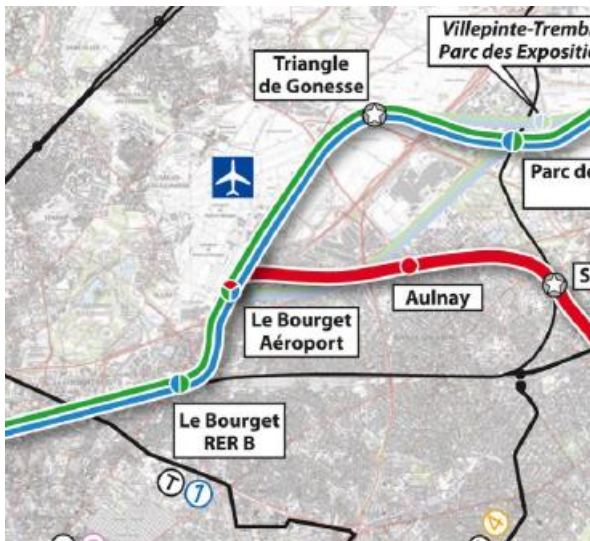
« n°1 : - maintenir la création d'une gare Le Blanc-Mesnil comme retenu par l'acte motivé et le dossier de la présente enquête publique, - Revenir dans les secteur du Bourget aux tracés initiaux présentés au débat public, - amorcer le tronc commun des lignes 16 et 17 dès la gare Le Bourget Aéroport, - construire à le Bourget RER une gare à 4 voies avec plan de voies et quais semblable à celui pour Le Bourget RER, - reconsidérer en conséquence l'emplacement des ouvrages annexes, ceux d'entonnement. » ...

« n°2 : - réserver la possibilité d'allonger les quais de 54 mètres à 108 mètres pour les deux gares (Saint-Denis Pleyel et la Courneuve Six Routes) (trois gares si la contre-proposition n°1 était retenue) des lignes 16 et 17 dont les voies à quai recevront les trains des deux lignes. »

Avis et commentaires de la SGP :

En ce qui concerne la contre-proposition n°1 (il convient de se reporter également aux avis et commentaires de la SGP formulés en réponse à une observation similaire dans le cadre du thème n° 2-tracé ligne) :

La pièce C du dossier d'enquête publique (« Présentation du programme ») rappelle que les principales caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, notamment le tracé des lignes et la position prévisionnelle des gares, ont été déterminées à l'issue d'un



débat public de quatre mois, tenu entre octobre 2010 et janvier 2011. A l'issue du débat public, la SGP a exposé et justifié les modifications apportées à son projet d'origine, en tirant les conséquences du bilan du débat public dans un « acte motivé », approuvé à l'unanimité par son Conseil de surveillance le 26 mai 2011.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris présenté au débat public en octobre 2010 ne prévoyait pas de gare « Le Blanc-Mesnil », et reliait directement la gare

« Aulnay » à la gare « Le Bourget Aéroport » :

L'acte motivé approuvé par le Conseil de surveillance de la SGP présente, dans son exposé des motifs, les éléments ayant conduit à faire évoluer le projet pour aboutir à la configuration retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris :

Dans le cadre du débat public, les réactions au projet présenté ont porté sur les thèmes suivants :

- le déplacement du terminus de la ligne à la gare « Le Bourget RER » en lieu et place de la gare « Le Bourget Aéroport » : cette proposition visant à créer un grand pôle multimodal au

Bourget figure notamment dans l'avis exprimé par l'Atelier International du Grand Paris et a été reprise comme variante dans le protocole Etat-Région ;

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

- la création d'une gare supplémentaire au Blanc-Mesnil, desservant notamment le quartier des Tilleuls et les zones d'activités du Nord de la commune : cette demande est formulée dans les avis émis par les communes du Blanc-Mesnil, de Drancy et du Bourget, ainsi que par la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, qui proposent également le prolongement de la ligne Rouge jusqu'à la gare « Le Bourget RER » ;(...)

La proposition d'une gare « Le Blanc-Mesnil » s'inscrit dans une logique d'amélioration de la desserte locale d'un secteur aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun. Cette problématique doit être examinée de manière conjointe avec la localisation du terminus de la ligne Rouge au Bourget.

Enjeux en matière de déplacements :

La création de la gare « Le Blanc-Mesnil » conduirait à allonger légèrement le temps de parcours de la ligne Rouge dans sa partie Est, du fait de l'arrêt supplémentaire. Par ailleurs, dans le cas d'un terminus conservé à la gare « Le Bourget Aéroport », la gare « Le Blanc-Mesnil » ne serait distante de ce dernier que d'environ 1 500 mètres : malgré la coupure causée par l'autoroute A1, les aires de chalandise des deux gares seraient donc pour partie en recouvrement sur le territoire du Blanc-Mesnil. Pour ces deux raisons, la combinaison d'une gare « Le Blanc-Mesnil » et d'un terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget Aéroport » ne permet pas d'optimiser l'efficacité du réseau.

Le déplacement du terminus aurait pour conséquence d'améliorer l'accessibilité au pôle constitué autour de la gare RER du Bourget : la ligne Rouge y assurerait en effet une liaison directe depuis l'Est de la Seine-Saint-Denis, mais aussi la Seine-et-Marne via les gares de correspondance de Chelles et de Noisy-Champs, alors que le projet présenté au débat public nécessitait d'effectuer une correspondance à la gare « Le Bourget Aéroport ». Cette disposition tend donc à améliorer l'attractivité de la ligne Rouge dans sa partie Est. Les gares « Le Bourget RER » et « Le Blanc-Mesnil » seraient par ailleurs plus distantes que ne le seraient les gares « Le Bourget Aéroport » et « Le Blanc-Mesnil », ce qui permettrait un bon espacement des gares sur cette partie de la ligne Rouge.

Le déplacement du terminus de la ligne Rouge contribuerait par ailleurs à renforcer le pôle multimodal projeté autour de la gare du Bourget, qui deviendrait alors un noeud majeur du réseau de transport francilien (métro du Grand Paris, RER, Tangentielle Nord, projet de prolongement de la ligne 7 du métro) et une porte d'entrée de la métropole.

Une configuration de réseau intégrant le terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget RER » associé à la création de la gare du Blanc-Mesnil permettrait ainsi de concilier l'intérêt d'une desserte locale et la fonction de liaison structurante du réseau du Grand Paris. Cette

configuration conduirait, à l'heure de pointe du matin, à une augmentation de la fréquentation des gares situées entre Chelles et Le Bourget d'environ 10 à 15 %.

En revanche, le principe d'un prolongement de la ligne Rouge depuis la gare « Le Bourget Aéroport » jusqu'à la gare « Le Bourget RER » ne présenterait qu'un intérêt limité par rapport à un déplacement du terminus : cette configuration de ligne serait moins performante pour les déplacements ayant « Le Bourget RER » comme origine ou comme destination, et la problématique de recouvrement des aires de chalandise des gares « Le Bourget Aéroport » et « Le Blanc-Mesnil » ne serait pas résolue, pour un coût global d'investissement plus élevé.

Apport économique, social et urbain :

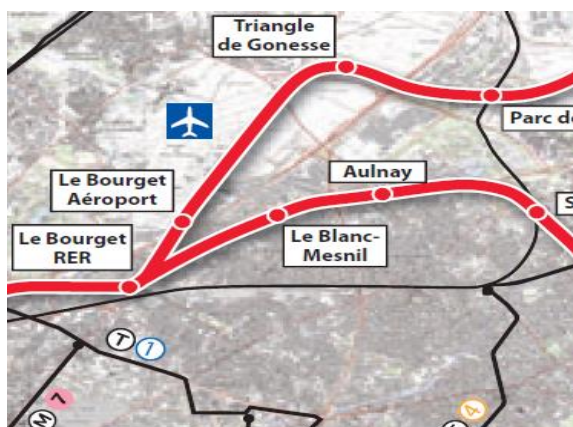
Une gare « Le Blanc-Mesnil » permettrait de désenclaver un secteur aujourd'hui constitué de la juxtaposition de différents tissus (grand ensemble des Tilleuls à l'Ouest, quartier pavillonnaire au Sud, parc urbain Jacques Duclos et zone industrielle à l'Est, parc d'activités Paris-Nord et zone logistique Garonor au Nord), et d'accompagner les processus de restructuration déjà engagés.

Caractéristiques d'insertion :

Le déplacement du terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget RER » conduirait à allonger la ligne d'environ 1,5 km. La création d'une gare « Le Blanc-Mesnil » ne nécessiterait pas d'adaptation supplémentaire de ce tracé, qui ne présente pas de difficultés particulières de réalisation identifiées.

Au vu de ces éléments, la variante de tracé localisant le terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget RER » plutôt qu'à la gare « Le Bourget Aéroport » est retenue, en lien avec la création d'une gare « Le Blanc-Mesnil ». »

(extrait de l'acte motivé, exposé des motifs, pages 12 et 13).



L'analyse réalisée dans le cadre de l'acte motivé approuvé en 2011 reste valide aujourd'hui. Elle montre en particulier que l'alternative technique consiste en réalité à envisager :

- soit une configuration de réseau telle que présentée au débat public (liaison Aulnay – Le Bourget Aéroport sans gare intermédiaire), qui s'est révélée moins optimale

en termes de desserte et de développement du territoire ;

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

- soit la configuration de réseau retenue dans le schéma d'ensemble pour les raisons exposées ci-avant (réalisation de la gare « Le Blanc-Mesnil » sur une liaison Aulnay – Le Bourget RER)

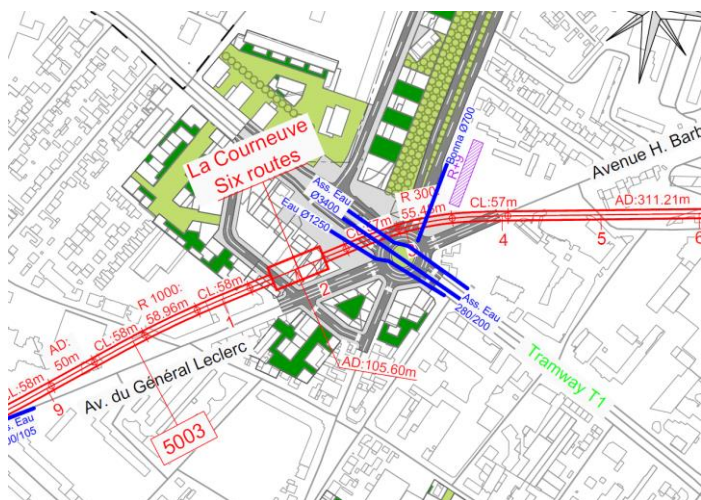
Comme le précise en effet l'acte motivé, l'option intermédiaire de « combinaison d'une gare « Le Blanc-Mesnil » et d'un terminus de la ligne Rouge à la gare « Le Bourget Aéroport » ne permet pas d'optimiser l'efficacité du réseau ».

La seconde option a donc été retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Cette solution constitue la référence des études menées par la SGP depuis 2011, le projet d'infrastructures présenté à l'enquête publique devant mettre en œuvre le schéma d'ensemble.

En ce qui concerne la contre-proposition n°2 :

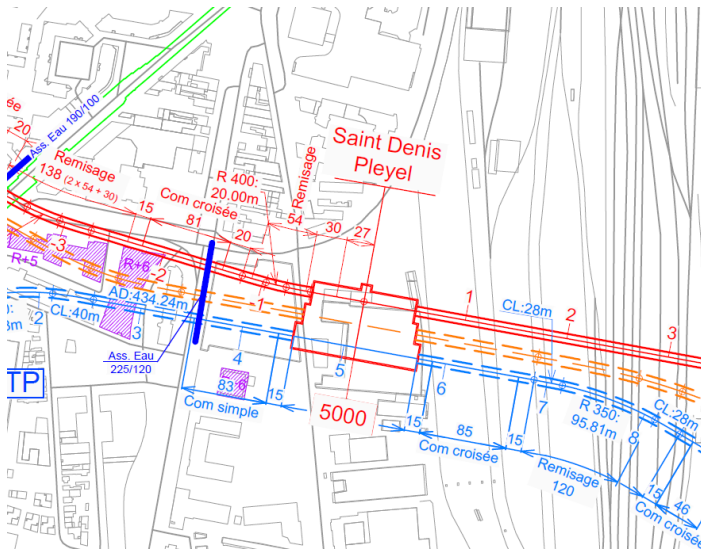
Pour la gare de La Courneuve, l'implantation de la gare a été choisie de manière à impacter au minimum le carrefour des Six Routes ainsi que les réseaux souterrains qui le traversent. En particulier, cette implantation permet d'éviter un ovoïde d'assainissement important passant sous l'Avenue du Général Leclerc. La gare est ainsi située sous la parcelle occupée actuellement par le restaurant Quick et les travaux de la gare peuvent être réalisés en totalité depuis la surface. En sortie de gare, le tracé est rapidement en courbe afin de rejoindre la gare suivante et d'éviter de passer sous un immeuble de 9 étages situé au nord du carrefour. Ces opportunités de tracé et de méthodes de réalisation ne sont pas possibles en préservant un alignement droit correspondant à des quais de 108 m. Cela nécessiterait un approfondissement du tracé préjudiciable aux futurs voyageurs. Cela nécessiterait également, soit un changement de méthodes constructives vers des méthodes souterraines très difficiles dans le contexte géologique et hydrogéologique de ce secteur, soit un impact beaucoup plus important sur le bâti (démolition nécessaire de l'îlot situé au sud-ouest de la gare) ou sur le carrefour des Six Routes (impact sur la circulation routière, sur les réseaux souterrains et sur le Tramway T1). Cette contreproposition ne peut donc pas être retenue.



Extrait ci-dessus du tracé issu des études préliminaires approfondies (Mai 2014) :

En ce qui concerne la gare de Saint-Denis Pleyel, la situation est effectivement spécifique, la gare accueillant plusieurs lignes aux caractéristiques de longueur de quais différentes (120 m pour la ligne 14, 108 m pour la ligne 15, 54 m pour les lignes 16/17).

La configuration étudiée en études préliminaires prévoyait pour les lignes 16/17 d'implanter les circulations verticales en bout de quai, de manière à ne pas augmenter la largeur de l'ensemble de la boîte souterraine de la gare, déjà très importante. Ceci explique que les quais semblaient plus longs : en réalité il s'agissait d'emprises occupées en bout de quai par



les circulations verticales. Un allongement des quais accessibles aux voyageurs nécessiterait de déplacer ces circulations verticales en surlargeur des quais, ce qui ne serait pas possible sans une reprise très importante de l'ouvrage souterrain. Les études d'avant-projet en cours considèrent d'autres possibilités d'implantation des circulations verticales de manière à

mieux distribuer les flux, en particulier sur la mezzanine d'échange. Les escaliers seraient ainsi positionnés le long des quais et non en bout de quais, et la longueur de cette partie de la boîte souterraine serait donc ramenée à 54m. Une telle disposition ouvrirait alors la possibilité d'allonger ces quais jusqu'à 108m mais avec une augmentation très significative du volume de la boîte souterraine de la gare sans que cet accroissement de volume très significatif corresponde à un besoin fonctionnel réel autre que le simple allongement des quais.

M. SUAUDEAU (observation n°4 registre d'Aulnay-sous-Bois) propose un tracé différent de la ligne 16 consécutif à sa proposition argumentée d'abandonner la réalisation de la Gare « Triangle de Gonesse » sur la ligne 17 nord. Le tracé de la ligne 16 serait ainsi : Aulnay-Blanc Mesnil- Le Bourget Aéroport ; celui de la ligne 17 nord, Aulnay- Parc des expositions- Aéroport Charles de Gaulle évitant de passer par le triangle de Gonesse.

Sa proposition conduirait en outre dans ces conditions à s'interroger sur la pertinence du maintien de la ligne CDG express.

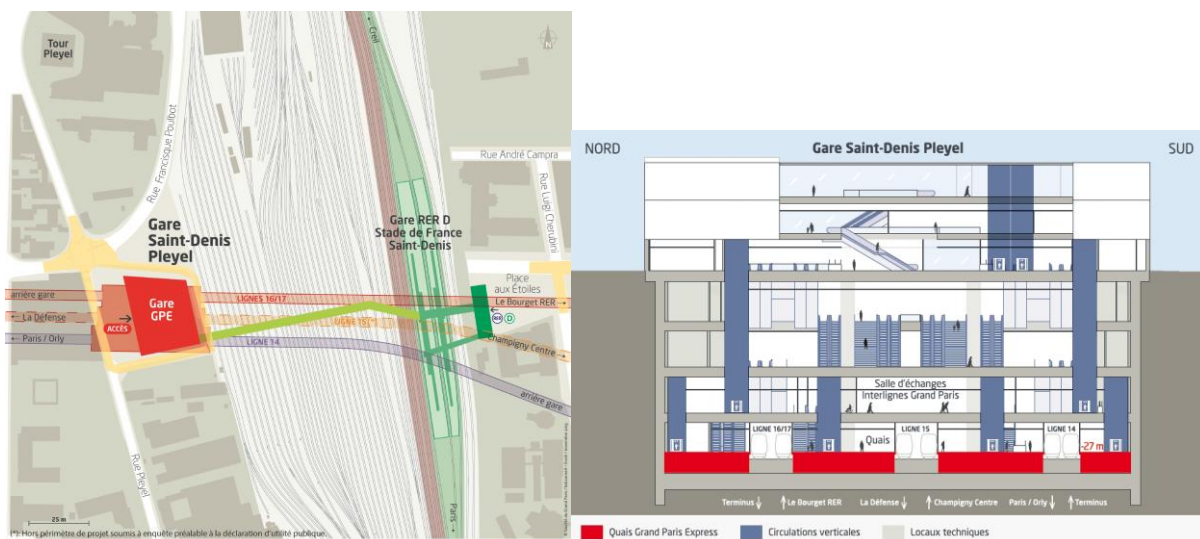
Avis et commentaires de la SGP :

La gare « Triangle de Gonesse » était présentée à titre optionnel dans le projet soumis au débat public en octobre 2010. Cette gare s'inscrit en lien direct avec les projets de reconversion et de développement du site, et a vocation à constituer l'un des points d'accès privilégié du Val-d'Oise au réseau de transport public du Grand Paris. Lors du débat public tenu entre octobre 2010 et janvier 2011 pour définir le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, la demande de confirmation de la gare « Triangle de Gonesse » a été exprimée par l'ensemble des acteurs du secteur, au regard notamment des enjeux que cette gare emporte en termes de développement économique, social et urbain : création d'emplois et accueil d'entreprises dans un secteur ne permettant pas la construction de logements du fait des contraintes aéroportuaires, émergence d'une polarité permettant de faire le lien entre les communes situées à l'ouest du Triangle (Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel) et le bassin d'emplois et d'activités de l'axe Roissy – Villepinte – Le Bourget.

Ainsi, la réalisation de la gare « Triangle de Gonesse » a été retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé le 24 août 2011. Cette disposition n'est de fait pas compatible avec la proposition de réalisation d'une ligne 17 Nord reliant directement la gare « Aulnay » à la gare « Parc des expositions ». S'agissant de la proposition conjointe de réaliser une liaison assurée par la ligne 16 entre Le Bourget Aéroport, Le Blanc-Mesnil et Aulnay, on se réfèrera à la réponse apportée ci-avant à la question n° 4 du registre de Saint-Ouen.

2.13.6.2 – Ce que dit le dossier sur ce thème:

Gare de Saint-Denis Pleyel



*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

La gare Grand Paris Express Saint-Denis Pleyel est localisée sur le territoire de la commune de Saint-Denis, à l'ouest du faisceau ferré du RER D, le long de la rue Pleyel.

Elle est une des gares les plus importantes du réseau Grand Paris Express, en termes de prévision de flux de voyageurs et de nombre de lignes en interconnexion. Les lignes 14, 15, 16 et 17 s'y rejoignent et offrent ainsi aux voyageurs un pôle d'échange majeur. Elle permettra à terme de relier Roissy à Orly, La Défense et Paris par le biais d'une correspondance optimisée.

L'aménagement d'une passerelle de correspondance avec la gare du RER D permettra de traverser le faisceau ferré de Saint-Denis, et garantira également l'ouverture de la gare Grand Paris Express sur les quartiers situés à l'est du faisceau ferroviaire.

Un projet de franchissement urbain entre les quartiers Landy et Pleyel, actuellement séparés par les voies ferrées, est prévu dans le Contrat de Développement Territorial « Territoire de la culture et de la création ». Il pourrait remplacer cette passerelle de correspondance si les échéances de réalisation étaient compatibles avec la mise en service de la gare.

La faisabilité de création d'un arrêt de la ligne H du Transilien en gare de Stade de France – Saint-Denis (RER D) est par ailleurs en cours d'études, sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

La ZAC du Landy, à l'est, est en voie d'achèvement, tandis que le secteur Pleyel fait l'objet d'une vaste étude de revalorisation urbaine qui prévoit la réalisation de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements dans le cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) « Territoire de la Culture et de la Création ».

La gare viendra ainsi accompagner l'évolution du secteur Pleyel, tête de réseau du Territoire de la Création, vers un pôle de vie et d'activités majeur de l'Île de France.

Gare de Chelles :

La gare Grand Paris Express de Chelles est localisée sur le territoire de la commune de Chelles, à proximité de la gare routière et de la gare actuelle de Chelles - Gournay, laquelle a fait l'objet d'un agrandissement dont les travaux se sont achevés en 2009. La gare Grand Paris Express est implantée au nord des voies ferrées du réseau Paris Est et à l'est de l'hôtel des impôts, sur les parcelles d'une zone pavillonnaire destinée à muter.

Le secteur est concerné par plusieurs projets

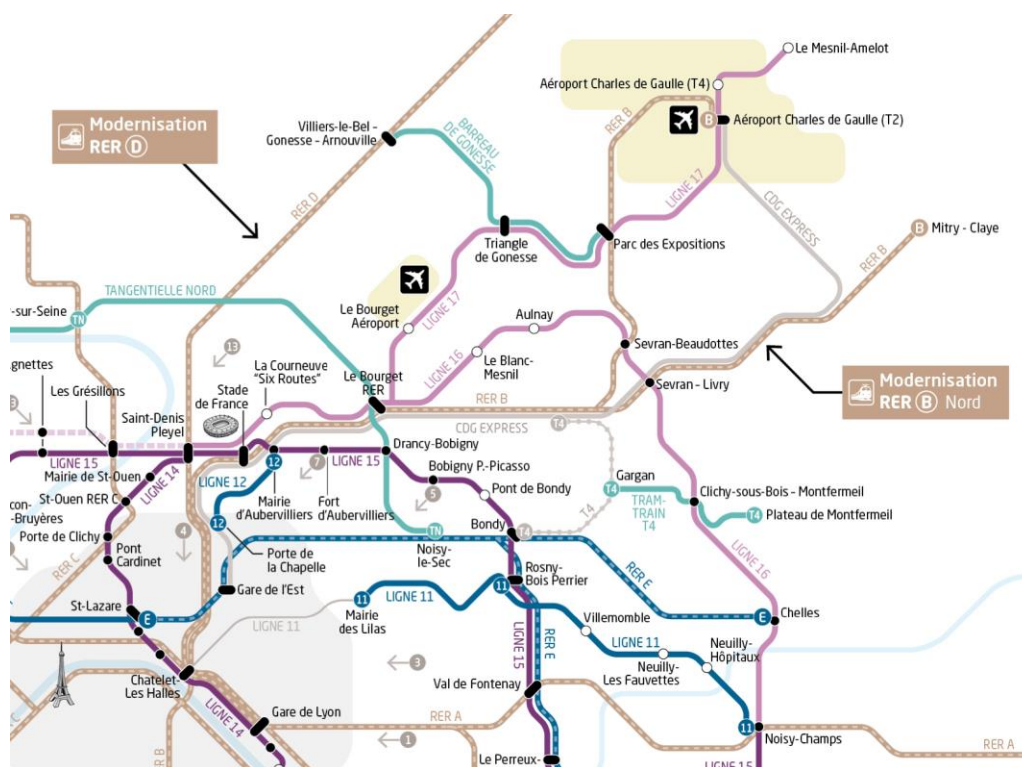


urbains : la ZAC centre-gare, l'éco-quartier Castermant le long des voies de triage de la SNCF ou encore la ZAC de l'Aulnoy à ce jour livrée en grande partie.

Par ailleurs, le centre-ville de Chelles est en constante évolution avec notamment l'inauguration récente du gymnase Henri-Bianco (début 2012), ou encore le projet de réalisation d'une nouvelle médiathèque, à l'emplacement du gymnase du Poncelet.

La gare permet la correspondance avec les différentes lignes de transport en commun du pôle existant : lignes ferroviaires (ligne E du RER à son terminus, ligne P du Transilien) et lignes de bus desservant la gare routière. Le site actuel comprend également un parc-relais de 570 places.

Tracé du tronçon Le Blanc-Mesnil-Le Bourget



Les Lignes 14 nord 16 et 17sud telles qu'elles figurent dans le schéma d'ensemble

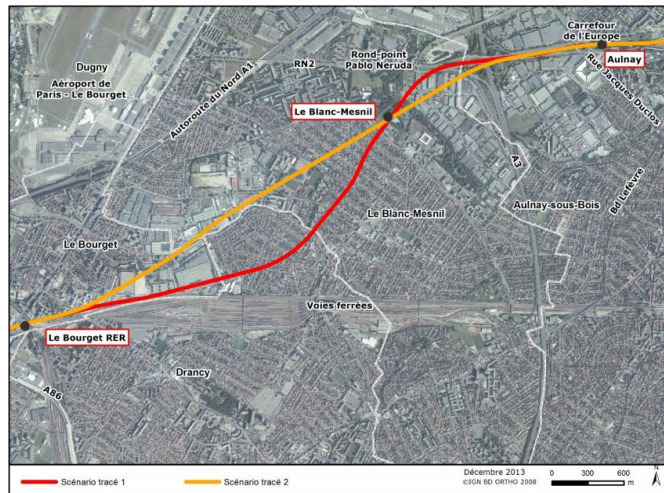
Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est le document, élaboré par la Société du Grand Paris et approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011, qui décrit les principales caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, en particulier les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares, conformément au II de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010.

Liaison Aulnay-Le Bourget RER

Le tracé 2 est retenu.

En effet, ce tracé est plus court et permet de réaliser des économies d'investissements et de dépenses d'exploitations. De plus, il ne présente pas d'inconvénient notable par rapport au tracé 1. Il permet de diminuer légèrement les temps de parcours.

La position de la gare du Blanc-Mesnil est déterminée en cohérence avec le tracé retenu.



2.13.6.3 - Appréciations de la commission d'enquête

L'essentiel des réponses a été apporté dans les différents thèmes abordés plus avant ;

Quelques précisions complémentaires ont été apportées ici qui méritent d'être commentées :

Concernant le positionnement des gares :

Gare de Saint-Denis Pleyel

IDFE suggère de réaliser au carrefour Pleyel ...une gare de passage des lignes 14 et 15 ...et de reporter le terminus de la ligne 14 à l'est des lignes RFF/SNCF et au sud de l'A86 à un emplacement très proche du Grand Stade de France... A cet emplacement, seraient construites la gare de passage de la ligne 15 et la gare d'origine de la ligne 16/17 au sud.... IDFE suggère aussi de construire les installations des lignes 16/17 sud et 15 l'une au-dessus de l'autre...

La commission d'enquête a demandé à la SGP de procéder à un examen approfondi de cette proposition qui avait le mérite d'être plausible :

Il ressort de cet examen que la proposition d>IDFE ne permet pas la correspondance avec le RER D, enjeu pourtant majeur pour la desserte du Val d'Oise.

Par ailleurs, contrairement à ce qu'affirme IDFE, le Stade de France est bien desservi par une future gare de la ligne 15.

Enfin, la proposition de construire les installations des lignes 15 et 16/17 l'une au-dessus de l'autre a été envisagée lors des études préalables mais elle ne permet pas d'optimiser toutes les correspondances dans la configuration de gare intégrant également la ligne 14.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Consciente que le projet doit répondre au mieux aux objectifs fixés par le Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris,

La commission d'enquête s'en remet à l'argumentaire développé par la SGP et soutient le projet tel qu'il est défini dans le dossier d'enquête.

Concernant le positionnement de la Gare de Chelles :

Le sujet a été largement développé dans le thème N°1 et il ne semble pas nécessaire d'y revenir ici ; l'une des raisons essentielles du renoncement à l'implantation de la nouvelle gare de métro express sur le site de la gare de triage Chelles-Vaire est la non disponibilité de foncier à court terme.

La commission s'en remet donc aux choix qui ont été arbitrés dans le schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Concernant le tracé du tronçon Le Blanc-Mesnil-Le Bourget :

Une première contre-proposition consiste :

à maintenir la création d'une gare Le Blanc-Mesnil comme retenu par l'acte motivé et le dossier de la présente enquête publique, - Revenir dans les secteur du Bourget aux tracés initiaux présentés au débat public, - amorcer le tronc commun des lignes 16 et 17 dès la gare Le Bourget Aéroport, - construire à le Bourget RER une gare à 4 voies avec plan de voies et quais semblable à celui pour Le Bourget RER, - reconsidérer en conséquence l'emplacement des ouvrages annexes, ceux d'entonnement. » ...

La SGP rappelle que les principales caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, notamment le tracé des lignes et la position prévisionnelle des gares, ont été déterminées à l'issue d'un débat public de quatre mois, tenu entre octobre 2010 et janvier 2011. A l'issue du débat public, la SGP a exposé et justifié les modifications apportées à son projet d'origine, en tirant les conséquences du bilan du débat public dans un « acte motivé », approuvé à l'unanimité par son Conseil de surveillance le 26 mai 2011.

L'acte motivé approuvé par le Conseil de surveillance de la SGP présente, dans son exposé des motifs, les éléments ayant conduit à faire évoluer le projet pour aboutir à la configuration retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

La SGP a bien voulu néanmoins rappeler les différentes réflexions qui ont conduit à cette situation.

La commission estime qu'il ne peut être question au stade actuel de remettre en question des dispositions qui ont fait l'objet d'un large débat et ont donné lieu à l'approbation par décret du Schéma d'Ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Une seconde contre-proposition consiste :

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

à réserver la possibilité d'allonger les quais de 54 mètres à 108 mètres pour les deux gares (Saint-Denis Pleyel et la Courneuve Six Routes) (trois gares si la contre-proposition n°1 était retenue) des lignes 16 et 17 dont les voies à quai recevront les trains des deux lignes. »

La SGP explique précisément les raisons qui montrent que le tracé de la ligne, les techniques de construction ou l'impact sur les propriétés privées viennent en opposition à la modification proposée pour la Gare de la Courneuve. Les incidences d'une telle éventualité auraient en outre des conséquences préjudiciables au confort des usagers.

La commission partage le point de vue de la SGP que cette proposition ne peut pas être retenue.

Concernant la gare de Saint-Denis Pleyel la SGP montre que la proposition d'allonger les quais de la ligne 16 à 108 m serait techniquement envisageable, au prix de travaux très importants ; toutefois elle aurait pour conséquence d'augmenter de façon très significative le volume de la boîte souterraine de la gare sans que cet accroissement de volume corresponde à un besoin fonctionnel réel autre que le simple allongement des quais.

Dans ces conditions la commission d'enquête pense qu'il convient d'en rester au gabarit des quais proposé au dossier d'enquête.

Concernant la proposition d'abandonner la gare Triangle de Gonesse sur la ligne 17

Une proposition est faite par un observateur d'un tracé différent de la ligne 16 consécutif à sa proposition argumentée d'abandonner la réalisation de la Gare « Triangle de Gonesse » sur la ligne 17 nord. Il propose que le tracé de la ligne 16 soit ainsi : Aulnay-Blanc Mesnil- Le Bourget Aéroport ; celui de la ligne 17 nord, Aulnay- Parc des expositions- Aéroport Charles de Gaulle évitant de passer par le triangle de Gonesse.

La SGP rappelle que si la gare « Triangle de Gonesse » était présentée à titre optionnel dans le projet soumis au débat public en octobre 2010, au regard notamment des enjeux que cette gare emporte en termes de développement économique, social et urbain : création d'emplois et accueil d'entreprises dans un secteur ne permettant pas la construction de logements du fait des contraintes aéroportuaires, sa réalisation a été retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé le 24 août 2011 par décret.

Dès lors cette disposition n'est de fait pas compatible avec la proposition de réalisation d'une ligne 17 Nord reliant directement la gare « Aulnay » à la gare « Parc des expositions ».

La commission d'enquête prend acte de l'obligation de respecter le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

3 – APPRECIATION DU PROJET SOU MIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 - APPRECIATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

3.1.1. – Cadre Général dans lequel s'inscrit le projet de DUP

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares.

Il est composé du réseau de transport public du Grand Paris comprenant deux lignes en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (lignes Rouge et Verte) complétées par une troisième ligne radiale (ligne Bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et du réseau complémentaire structurant (ligne Orange), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le réseau complet est désigné sous l'appellation de réseau Grand Paris.

Les secteurs concernés de l'est et du nord-est de Paris présentent des enjeux forts de desserte et de développement : ils combinent en effet des besoins avérés de déplacements de banlieue à banlieue, ne trouvant pas de réponse satisfaisante dans l'offre ou la configuration du réseau de transport actuel, avec des densités élevées de population et d'emplois ainsi que d'importantes perspectives de renouvellement urbain à court/moyen terme.

Par ailleurs, depuis près d'une dizaine d'années, le territoire qui doit être traversé par le projet, a fait l'objet de réflexions approfondies sur l'opportunité, la faisabilité et les conditions d'insertion d'une ligne de métro structurante en rocade, pouvant également servir de levier à des opérations d'aménagement.

3.1.2. – L'utilité publique du projet de DUP

3.1.2.1 - Le projet de métro automatique proposé

Le projet soumis à la présente enquête concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares de Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne 16), Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne 17), et Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne 14)

Ce projet représente un linéaire de 29 km et desservira un total de 9 gares.

Dans cette perspective, les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant les gares de Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne 16), Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne 17), et Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne 14) sont les suivants :

- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant l'est et le nord-est de Paris ;
- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- Améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis.
- Encourager et renforcer la dynamique de développement économique et d'aménagement urbain actuellement sur le territoire traversé ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

La finalité d'une DUP étant de pouvoir procéder, si nécessaire, à des opérations d'expropriation, il convient donc d'examiner les critères d'utilité publique de ce projet pour pouvoir se prononcer globalement sur son utilité publique.

3.1.2.2 - L'évaluation de l'utilité publique du projet

Il convient de rappeler qu'en vertu de la théorie du bilan, une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Il convient donc de se poser 3 questions :

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

1 - L'opération en cause présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

Le projet qui est proposé à l'enquête publique s'appuie sur la création d'un nouveau réseau de transport en commun structurant venant compléter le réseau existant de la région d'Île de France. La loi du 3 juin 2010 en a défini les principales caractéristiques et crée l'établissement public de l'Etat qui en assurera la maîtrise d'ouvrage : la Société du Grand Paris.

Ce projet a été conçu dès l'origine pour créer un nouveau réseau de transport de métro automatique de grande capacité en rocade, reliant entre eux les principaux pôles de l'agglomération parisienne.

Il doit répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région Île de France ;
- Dynamiser le développement économique de l'agglomération en mettant en relation ses principaux pôles économiques ;
- Limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois ainsi que la mixité fonctionnelle ;
- Désenclaver les territoires en difficultés en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;
- Favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre la pollution.
- Ce réseau en rocade viendra en outre répondre à un besoin de déplacements qui jusqu'alors ne trouvait pas de solution dans un système essentiellement constitué en radial.

Le débat public a contribué à préciser la configuration générale du réseau : c'est ainsi que le projet présenté comporte un ensemble de 205 km de lignes nouvelles, dont 165 km seront réalisés par la société du Grand Paris et 40 km par le Syndicat de Transports d'Île de France.

Compte tenu des objectifs poursuivis qui concentrent leurs effets sur une amélioration indéniable du fonctionnement des transports de la région Île de France aujourd'hui à la limite de la saturation, le caractère d'utilité publique de cette opération n'est pas contestable.

2 - Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

La réalisation de ce tronçon du réseau du Grand Paris Express va nécessiter des emprises qui vont déborder du domaine public. Ce sera notamment le cas de la plupart des gares et de certains ouvrages annexes.

S'agissant du tréfonds, la Société du Grand Paris a précisé dans son mémoire en réponse que : « L'ensemble des propriétaires concernés par des acquisitions de volumes en tréfonds seront indemnisés. Les propriétaires à l'aplomb du tunnel seront donc rencontrés et une proposition indemnitaire leur sera faite afin d'acquérir le volume de tréfonds nécessaire à la réalisation du réseau de Transport Public du Grand Paris.

En fonction de la profondeur et du volume concerné par l'acquisition, les indemnités pourront être plus ou moins grandes. Plus la profondeur de l'infrastructure sera importante ou plus le volume concerné sera réduit, plus l'indemnité qui sera proposée aux propriétaires pourra être faible ».

S'agissant des biens de surface que la SGP serait amenée à acquérir pour réaliser ces lignes Rouge 16 et 17, et cette portion de ligne bleu 14, elle a précisé que « des négociations amiables sont en cours ».

La Société du Grand Paris s'est d'ailleurs attachée, très largement en amont de cette enquête, à privilégier la négociation amiable.

La commission d'enquête admet qu'il sera nécessaire, s'agissant d'emprises sur le domaine privé et indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle estime toutefois que ce moyen ne devra être utilisé qu'après avoir épuisé tous les moyens de la négociation amiable.

3 - Quel est le bilan coût-avantage de l'opération ?

Comme il a été rappelé plus haut il convient de déterminer si les inconvénients de l'opération ne sont pas excessifs par rapport aux avantages qui ont été relevés.

Doivent être pris en considération les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social

Concernant les atteintes à la propriété privée,

il a pu être constaté que la SGP a privilégié autant que faire se peut la réalisation des ouvrages sur le domaine public national, départemental ou communal. S'agissant, par ailleurs de la réalisation du tunnel, la profondeur de celui-ci est telle que même dans les cas où il passe sous les parcelles privées, l'impact foncier est très réduit voire totalement inexistant.

Concernant le coût financier,

L'appréciation du coût financier par le Conseil d'Etat permet à celui-ci d'introduire dans la notion d'utilité publique le concept économique de rentabilité.

Le coût d'investissement pour la réalisation du projet de métro automatique reliant Noisy-Champs-Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen-Saint Denis Pleyel, s'élève à 3,860 milliards d'euros HT (aux conditions économiques de janvier 2012). Il inclut le foncier et l'acquisition du matériel roulant rappel étant fait qu'il s'agit de réaliser ici principalement 29 km de tunnel et 9 gares.

L'enveloppe financière pour l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du tronçon Noisy-Champs-Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen-Saint Denis Pleyel a été évaluée à 230 millions d'euros y compris les frais d'acquisition (frais de gestion intercalaire, gardiennage, dépollution et démolition).

Le coût du matériel roulant à acquérir pour l'exploitation des deux tronçons Noisy-Champs-Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen-Saint Denis Pleyel est évalué quant à lui à 270 millions d'euros.

A titre de comparaison le coût d'investissement pour la réalisation de la ligne 15 sud du tronçon Noisy-Champs – Pont de Sèvres, qui vient d'être déclarée d'utilité publique, a été évalué à 5,4 milliards d'euros HT (aux conditions économiques de janvier 2010) pour 33 km de tunnel et 16 gares.

Quelques éléments peuvent aussi être donnés pour des réalisations de transport très différentes :

S'agissant des projets de tramways de la région parisienne (Cf. données figurant sur le site du STIF sur les projets de tramway), les comparaisons suivantes peuvent être effectuées (prix hors matériel roulant) :

- T1 – Bobigny-Val de Fontenay (2011) : 41,0 M€ le km
- T3 – Pte la Chapelle- Pte d'Asnières (2012) : 44,9 M€ le km

- T6 – Châtillon-Viroflay (2012) : 27,4 M€ le km
- T7 – Villejuif-Athis-Mons (2011) : 27,0 M€ le km
- T8 – St Denis-Epinay-Villetaneuse (2011) : 28,9 M€ le km

Or, si l'on rapporte le coût total au km du projet étudié ici on obtient un ratio de :

2,590 M€/ 29 km = 89 M€ le km, soit nettement plus élevé que les tramways cités.

En revanche, si l'on compare avec la création du métro de RENNES réalisation de 13 km de ligne, dont 8 km de tunnel au tunnelier, 2 km en tranchée couverte et 3 km en surface (viaduc) création de 15 stations, dont 12 souterraines et 3 en viaduc on arrive à un coût approchant puisqu'il s'élève à 91.5 M€

Pour le prolongement de la ligne E du RER vers l'ouest, le coût au KM est sensiblement inférieur, puisqu'il est de 60,5 M€, car là il s'agit seulement de 8 Km en tunnelier, la création de 3 gares et l'aménagement de 47 Km de voie jusqu'à Mantes La Jolie.

A ce stade il convient d'observer les deux points suivants :

- l'hypothèse de la réalisation d'un tramway dans cette partie est et nord-est du territoire parisien s'avérerait particulièrement difficile voire impossible à mettre en œuvre, par manque d'emprises continues suffisamment larges, sauf à envisager de très importantes expropriations en milieu urbain dense, et en tout état de cause avec une qualité de service (vitesse, régularité) incomparable ;

- il existe une hiérarchie des modes de transport selon leur capacité d'emport et ce futur métro automatique prévu pour transporter 300.000 passagers/jour offre des capacités bien supérieures à celles d'un tramway (plus du double).

On ne peut donc comparer ce futur métro automatique qu'à des réalisations similaires ou approchantes telle que la ligne 14 du métro parisien fonctionnant également de façon automatique.

C'est ainsi que le coût du prolongement de la ligne 14 de la gare de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen sur 5,8 km et avec quatre stations supplémentaires est estimé (valeur janvier 2012 – source STIF) à 1380 M€ (hors matériel roulant) soit $1380 : 5,8 = 238$ M€/km soit près de 4 fois plus que la réalisation envisagée (89 M€/km).

La commission estime donc que le coût de ce projet de métro automatique entre Noisy-Champs Saint-Denis Pleyel et mairie de Saint-Ouen eu égard aux avantages

attendus n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes.

Concernant les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

L'utilité publique d'une opération peut être refusée pour des raisons sociales. Une expropriation qui porterait atteinte à un intérêt social majeur telle par exemple que « l'expropriation d'une ancienne abbaye des Bénédictins abritant une colonie de vacances d'une importante banque nationale (C.E. 18 mai 1977, Comité d'entreprise de la B.N.P) » ne pourrait pas être d'utilité publique.

En l'espèce, le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, se situant entièrement en souterrain, il n'existe pas, à la connaissance de la commission d'enquête, d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

Parmi les autres intérêts publics on peut trouver pêle-mêle : l'intérêt public de la santé publique, les intérêts de l'environnement et la sauvegarde des monuments et des sites ayant fait l'objet de mesures de protection.

S'agissant de l'intérêt public de la santé publique,

L'analyse des incidences du réseau du Grand Paris Express sur les émissions et concentrations de polluants atmosphériques en Ile-de-France a permis de montrer l'influence positive du projet sur la qualité de l'air (Cf. étude d'impact – Pièce G du dossier – page 367). En effet, l'utilisation de ce mode de transport à propulsion électrique devrait entraîner une baisse de la circulation automobile fonctionnant encore pour l'essentiel aux énergies fossiles.

Au niveau des émissions du trafic routier, le projet induit une diminution variant entre -1.1% à 1,6% des quantités émises de PM10, NOx, benzène, CO, COVNM, Ni et Cd (pièce G.2-§ 7.7.1 page 368). Ces diminutions des émissions induisent à leur tour une diminution des concentrations de polluants sur la majeure partie du territoire de l'Ile de France et principalement le long des grands axes routiers.

Concernant l'exposition des franciliens, le calcul de l'Indice Pollution Population (IPP) pour les concentrations de polluants issus du trafic routier a montré une réduction de l'exposition des franciliens aux trois polluants étudiés : PM10, le NO2 et le benzène.

Les résultats montrent également une réduction des surfaces où les concentrations de NO2 et de PM10 dépassent les valeurs de seuil. Tous les indicateurs montrent donc un impact globalement positif du projet sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des franciliens.

Si certains secteurs devaient en cours de réalisation se révéler être plus à risque l'identification de celui-ci par le maître d'œuvre devra déterminer les procédés de chantier à mettre en œuvre pour maîtriser ce risque, conformément aux réglementations en vigueur.

Pour l'ensemble de ce tronçon, et au regard de l'intérêt public de la santé publique, ce projet ne semble pas se confronter à des difficultés particulières.

S'agissant des intérêts de l'environnement,

Ceux-ci sont évidemment essentiels et de plus en plus pris en compte par le Conseil d'Etat.

Dans le dossier mis à l'enquête, l'étude d'impact représente la partie la plus importante du dossier (plus de 2200 pages A4). Le maître d'ouvrage a été particulièrement attentif aux sites présentant des enjeux écologiques particuliers.

Sur le respect de l'environnement, il apporte une réponse d'ensemble soulignant l'analyse présentée dans le projet initial et fournit un inventaire détaillé des espaces patrimoniaux ou remarquables ainsi que les espèces qu'ils abritent.

Elle fait état des ajustements qui ont été réalisés pour garantir que le projet ne porte pas atteinte à ces espaces à haute valeur biologique ou patrimoniale tant en phase de chantier qu'en exploitation.

S'agissant de la protection de la faune et la flore il rappelle que partout où l'état initial de l'environnement a mis en évidence des secteurs abritant potentiellement des espèces végétales et animales protégées ou patrimoniales, des inventaires de terrains ont été réalisés : l'ensemble des zones naturelles ou semi naturelles a ainsi fait l'objet de prospections, en fonctions des cycles biologiques des espèces.

S'agissant des espaces boisés, quelle que soit leur superficie, impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes, la SGP souhaite mener à l'échelle globale du programme, une démarche ambitieuse de compensation des espaces boisés qui permettront la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités.

La commission d'enquête estime que ces engagements témoignent de la volonté de la SGP de préserver au mieux l'environnement paysager et écologique et sont de nature à atténuer les craintes exprimées par les habitants.

Ainsi, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, ou s'agissant des risques de pollution, la SGP a prévu soit d'anticiper, soit de compenser par des mesures adaptées.

La commission d'enquête souscrit à cette volonté qu'elle considère de nature à limiter au maximum les préjudices que pourraient subir l'environnement.

La commission d'enquête note cependant au niveau du respect de la biodiversité, que même si le projet se situe majoritairement en tissu urbain, la SGP doit toutefois prendre en compte les éléments de la Trame Verte et Bleue (TVB) qui s'appliquent aussi sur cette partie du territoire francilien au niveau régional par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté le 24 avril 2013, mais aussi les traductions locales de toutes ces continuités écologiques qu'il convient de respecter, notamment au niveau des différents chantiers à engager.

Les autres contrôles effectués

Deux autres contrôles doivent également être effectués : le choix des terrains et la compatibilité.

S'agissant du choix des terrains.

S'agissant du positionnement des gares (Cf. thème 1), il convient de rappeler que les grandes options de tracé et d'implantation des gares ont été définies dans le Schéma d'Ensemble du projet actuel, approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011, et qui résulte du débat public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) qui a mobilisé plus de 15 000 Franciliens. Ce Schéma d'Ensemble a donc constitué pour la SGP un préalable sur lequel elle s'est engagée et qu'elle doit mettre en œuvre.

S'agissant de la demande d'utilisation systématique des emprises sous les voies publiques (Cf. thème 2) de façon à éviter les zones pavillonnaires, **la commission d'enquête a noté que le maître d'ouvrage a privilégié parmi les variantes de tracé, ce critère de passage sous les voies publiques, quand cela était possible et en fonction des autres contraintes.**

S'agissant de la compatibilité.

Le juge administratif apprécie la compatibilité (ce qui ne signifie pas nécessairement conformité) de la DUP avec les documents d'urbanisme existants tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme

Or le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable en étendant et diversifiant le réseau de transports collectifs et particulièrement en réalisant des rocade et tangentiels ferrées à grand gabarit.

Dans le cas d'espèce ce projet est un projet de l'Etat totalement compatible avec les objectifs et les recommandations du Schéma Directeur de la Région Ile de-France (SDRIF) qui vise à l'horizon 2030, la modernisation du réseau ferré existant et le renforcement du maillage du territoire régional par le prolongement de certaines lignes de métro et la réalisation, précisément, du Grand Paris Express. Ce schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal Officiel. Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux (POS, PLU et PAZ) seront mis en compatibilité avec le projet par le prononcé de la DUP demandée, conformément à l'article L.123-14 et L.123-14-2 du Code de l'urbanisme.

Le principe de précaution

Un récent arrêt du Conseil d'Etat (CE, 12/04/2013, Association Coordination Interrégionale Stop Tht et autres, req n°342409), insiste sur l'importance pour l'autorité de l'Etat devant prendre une décision déclarative d'utilité publique, de rechercher s'il existe des éléments qui permettraient de suspecter la possibilité de risques qui, bien qu'incertains, seraient de nature à justifier l'application du principe de précaution. Quant aux mesures de précaution à prendre leur appréciation devra à la fois intégrer la plausibilité et la gravité du risque et l'importance de l'intérêt public qui s'attache à la réalisation de l'opération, les mesures de précaution pouvant être minorées en considération de l'importance de cet intérêt public. Dans le projet soumis à enquête, deux points ont particulièrement retenu l'attention de la commission d'enquête et militent en faveur de l'application du principe de précaution. Il s'agit :

- d'une part des risques d'effondrement pendant la phase de construction de ce métro automatique et notamment lors du forage du tunnel ;
- d'autre part des risques de vibrations (vibrations et bruit solidien)

S'agissant des risques d'effondrement pendant la phase de construction lors du forage par les différents tunneliers.

Le dossier fait état de la présence de carrières sur certaines portions du tracé retenu. Sur ce point, la SGP affirme : S'agissant des zones de carrières, elles ont bien été identifiées dans l'étude d'impact et mise à disposition des habitants pendant l'enquête publique. Leur identification a de plus bien été prise en compte pour définir l'implantation du tunnel dans une logique de maîtrise des risques : c'est ainsi que le tunnel a été approfondi et placé sous le plancher des anciennes carrières souterraines en conservant une distance garantissant leur stabilité, car il est en tout état de cause impossible d'éviter les carrières « en plan » dans ces secteurs.

Dans les phases ultérieures d'études, la Société du Grand Paris engagera des études de sols complémentaires, et toutes les zones sensibles nécessitant un traitement particulier seront identifiées, en concertation avec le service de l'Inspection Générale des Carrières (IGC). Des méthodes constructives spécifiques pourront alors être mises en œuvre, comme par exemple le comblement des carrières avant le creusement du tunnel ; Par ailleurs, pendant la période de réalisation du tunnel, les bâtiments situés dans les zones sensibles pourront être équipés d'appareils de mesure, très sensibles, permettant de détecter (24h/24) les éventuels mouvements de terrain qui pourraient avoir un impact sur les constructions. »

La commission d'enquête considère donc qu'il convient absolument que la SGP et sa maîtrise d'œuvre se donnent tous les moyens d'une connaissance suffisamment fine des sols pour éviter les scénarios catastrophes plus ou moins anciens rapportées par le public sur d'autres constructions de lignes franciliennes. Il lui appartiendra aussi de communiquer sur le résultat de ces études.

S'agissant des risques de vibrations (vibration et bruit solidien),

Beaucoup de particuliers, quelques associations de défense des riverains, et des élus des municipalités évoquent dans leurs observations ou courriers leurs craintes quant aux nuisances sonores et surtout vibratoires de la ligne L16 en phase d'exploitation, avec un matériel roulant doté de vitesses bien supérieures au métro actuel et même à la plupart des RER.

Les préoccupations majeures résident dans les nuisances dues au bruit et aux vibrations émanant du métro et à leurs conséquences sur les bâtis. Certains ont proposé des solutions alternatives : tracé plus profond, systèmes antivibratoires, trains sur pneus, vitesse réduite.

Suite aux enseignements tirés de l'enquête sur la ligne 15, la SGP a pris l'engagement d'effectuer une pose de voie anti-vibratile systématique sur l'ensemble du tracé de la ligne, avec des niveaux de performance renforcés lorsque nécessaire, afin de respecter les valeurs cibles.

Pour les bruits liés aux puits d'aération, la commission a bien noté que la SGP installera systématiquement des pièges à son dans la mesure où les bruits mesurés dépassent les limites imposées. Mais il est important de souligner que l'installation de ces pièges à son n'est pas obligatoirement faite lors de la construction du puits, et qu'ils peuvent être installés a posteriori si le besoin s'en faisait sentir, ce qui constitue une souplesse certaine d'adaptation des moyens aux besoins.

3.1.2.3. - Conclusion sur l'analyse bilancielle du projet

Au terme de l'analyse ainsi faite des différents critères qui sous-tendent ou non le caractère d'utilité publique du projet et sous les remarques exprimées ci-dessus **la commission d'enquête estime que les avantages que présente le projet de métro automatique entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel d'une part et Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen d'autre part l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration Publique de sa réalisation.**

Il convient cependant d'examiner si les choix retenus et les conditions de réalisation envisagées sont pertinents eu égard à son efficacité et aux objectifs à atteindre.

3.1.3. Evaluation du projet

3.1.3.1. - En termes d'objectif final

En tout état de cause, **la commission d'enquête estime que la réalisation de ce projet de métro automatique entre Noisy-Champs et Mairie de Saint-Ouen (lignes 14, 16 et 17) est tout à fait souhaitable car il comble un cruel déficit de liaisons en rocade.** En effet le besoin de déplacements de personnes en rocade est en forte croissance en région parisienne, alors que l'offre en transports collectifs performants n'a que peu évolué vis-à-vis de ce besoin.

Les deux principales rocades de petite ceinture et de grande ceinture, construites à la fin du XIX^e siècle, furent supprimées cinquante ans plus tard, dans les années 1930. On leur préféra alors des investissements dans l'extension du métro au cœur de Paris et en direction de certaines communes limitrophes, phénomène qui s'accompagna d'un développement de l'urbanisation dans la première couronne.

Vers la fin des années 1950, l'Etat décida de planifier le développement de la région parisienne. Un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, étudié à partir de 1965, fut approuvé en 1976 ; il prévoyait le développement de centres urbains de proche banlieue et des villes nouvelles aux franges de la zone agglomérée ; l'ensemble étant desservi par des réseaux de transport maillés, avec notamment le prolongement de lignes de métro en banlieue, un réseau RER desservant les villes nouvelles, une rocade de proche banlieue maillant l'ensemble du réseau radial et enfin trois grandes tangentielles entre villes nouvelles. De ce schéma, les réalisations ont été essentiellement les liaisons radiales en transports en commun, alors que le réseau autoroutier était surtout en rocade.

Le choc pétrolier de 1973 conduisit cependant à étudier la faisabilité d'itinéraires de rocade, notamment sous forme de tramways. Mais ce n'est que dans les années 1980 que furent

décidés puis mis en service le tramway Saint-Denis (T1), puis le TVM, puis le tramway Issy-La Défense (T2). Ces premières réalisations inversaient une tendance, mais restaient cependant limitées par rapport aux investissements importants qui continuèrent à être affectés au réseau radial : le RER D dans Paris, le RER E (Eole) et la ligne M 14 (Météor) furent construits pour soulager la ligne A du RER.

En 1990, le livre blanc élaboré par la DREIF, l'APUR et l'IAURIF souligna la nécessité d'améliorer rapidement et de façon significative l'offre en transport en commun sur les liaisons de banlieue à banlieue. Il en résultat deux projets : la "rocade des pôles" portée par la DREIF et "Orbitale" proposé par l'IAURIF. Le projet rocade des pôles accompagnait une vision polycentrique favorisant les pôles extérieurs. Le projet Orbitale se voulait reconquérir la première couronne en y assurant une desserte fine proche, mais en prévoyant aussi une rocade plus éloignée dans le prolongement du T1 et du TVM. C'est le projet Orbitale qui fut inscrit au SDRIF de 1994, avec le mode métro pour la rocade proche et le mode tramway pour la rocade plus éloignée. Mais le projet Orbitale ne fut pas engagé au contrat de plan 1994-1998, la majorité des crédits étant affectés à la décharge du RER A.

En revanche, le contrat de plan 2000-2006 retint de soutenir davantage les investissements en faveur des transports en commun et notamment pour les liaisons de banlieue à banlieue. Pourtant la rocade métro était encore jugée trop onéreuse et les priorités allèrent aux lignes de tramway. Pendant ce temps, le développement urbain s'avérait quantitativement stable dans le centre de l'agglomération parisienne et continuait d'être fortement croissant en banlieue, y générant d'autant des besoins de déplacements internes à la banlieue. Dans le projet de SDRIF arrêté en 2008, le projet Orbitale fut précisé : la rocade proche devint "Arc-Express". Par ailleurs une association se constitua dans le Val-de-Marne, Orbival, pour soutenir en priorité la desserte de ce département, association regroupant toutes les forces politiques et économiques présentes dans le département. Puis le secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale, créé en 2007, fit connaître un projet de rocades ferrées en banlieue, dénommé "Grand huit".

Enfin, lors du débat public sur ce projet, se dégagait le souhait largement partagé d'une synthèse de ce dernier avec Arc-Express, pour répondre à la fois aux besoins en proche et en lointaine banlieue. Le Nouveau Grand Paris Express apparaît ainsi comme l'aboutissement de démarches de planification menées de longue date et la réalisation de ce second tronçon poursuivra celle du premier tronçon Noisy-Champs-Pont de Sèvres qui vient d'être déclaré d'utilité publique par décret en conseil d'Etat du 23 décembre 2014.

3.1.3.2. - En termes de difficultés prévisibles

La commission estime devoir appeler l'attention du maître d'ouvrage sur quelques éléments qui lui paraissent importants et devraient justifier un complément d'études:

Sur le positionnement de certains ouvrages annexes :

Emplacement du puits sur un EBC sur la commune de Gournay sur Marne, pour lequel la SGP s'est engagée à n'utiliser que la partie strictement nécessaire à l'émergence de ce puits et remettre à disposition de la commune les terrains ayant servi au chantier,

Emplacement du puits OA631 sur la commune de Saint-Denis prévu initialement sur le square des Acrobates, et qui pourrait être déplacé vers le cirque « Fratellini », l'étude est actuellement en cours,

Accès gare de Sevrans-Livry, côté parc des Sœurs dont le déplacement a été demandé afin d'éviter de trop empiéter sur ce parc, une étude est actuellement en cours,

La sécurité dans les gares de la SGP :

La commission d'enquête préconise la mise en place de dispositifs physiques de sécurité (vidéosurveillance, éclairage permanent, bornes de sécurité...). La SGP devra porter une attention particulière aux couloirs de correspondance et aux passages souterrains dont l'éclairage devra être renforcé.

Accessibilité aux gares de la SGP et aux autres moyens de transport en correspondance :

Les vélos :

La SGP devra veiller à ce que l'accès aux gares de la SGP par vélos soit facilité. La mise en place de parkings vélos sécurisés de type « Véligo » devra être généralisée.

Les accès aux autres moyens de transport en correspondance :

De façon générale la commission d'enquête recommande à la SGP et en liaison avec le STIF de veiller à la bonne mise en œuvre des mesures permettant un accès facile aux arrêts des lignes de bus en correspondance

S'agissant de la gare de Sevrans Livry, revoir le positionnement de la dépose Bus côté parc des Sœurs, dans le cas où l'accès serait modifié.

Les parkings :

La commission d'enquête sollicite une clarification de la politique en matière de parkings autour des gares par rapport :

- aux prescriptions du PDUIF des PLD et PDE locaux ;
- à l'évolution des besoins en stationnement du fait de l'accroissement de l'offre en transport ;
- à la création de parkings-relais, en particulier pour les usagers en provenance de la Grande Couronne ;
- à la restructuration ou la suppression des parkings existants.

Elle recommande la mise en place d'une cartographie des parkings publics qui seront disponibles à terme pour les usagers et d'une signalétique spécifique aux parkings relais et un jalonnement correspondant depuis les grands axes de circulation.

S'agissant de la **gare de Noisy-Champs** une étude fait apparaître la nécessité d'augmenter le nombre de places de stationnement déjà existantes, mais cette possibilité n'entre pas dans le champ de cette enquête et ne peut être prise en compte que dans le cadre d'un accord global entre la SGP, le STIF, la commune et l'aménageur dans le cadre de l'arrivée de la ligne 15 sud et de la présente ligne 16.

Pour la **gare du Bourget**, l'étude a montré qu'un parking relais pourrait se justifier ; des accords devront être recherchés au plus vite sur la réalisation de cet ouvrage

Pour la **gare de Clichy-Montfermeil**, une étude a démontré qu'un parking était nécessaire, aussi un accord devra être recherché entre la SGP, le STIF, la Communauté de commune et l'aménageur afin qu'un terrain destiné à recevoir ce parking puisse être dégagé dans le cadre des opérations actuellement en cours dans ce secteur,

La commission d'enquête souhaite que des précisions soient apportées concernant :

Le développement économique et urbain autour des gares

Appréciation générale :

La commission d'enquête souligne que le réseau du Grand Paris Express doit contribuer à atteindre les objectifs économiques et urbains fixés par le législateur.

Elle suggère la mise en place d'un dispositif de bouclage sous la forme d'observatoires locaux centrés autour des gares permettant de s'assurer que ces objectifs font l'objet d'une mise en œuvre coordonnée au niveau des différents outils d'urbanisme et de contractualisation à la disposition des collectivités et de l'Etat en particulier sur le développement économique et urbain .

Elle fait observer que ce développement économique et urbain repose notamment sur les Contrats de Développement Territorial (CDT) qui doivent, non seulement créer des axes de développement locaux stratégiques en synergie avec le réseau Grand Paris, mais aussi contribuer à l'objectif de construire 70 000 logements en Ile de France. Il répond ainsi aux objectifs de la Territorialisation de l'Offre de Logements (TOL) et permet la maîtrise de l'étalement urbain, autre enjeu essentiel de la région Ile de France.

Les commerces :

La commission d'enquête demande à la SGP de veiller à ce que les commerces implantés au sein des gares soient complémentaires des commerces existants en surface afin de ne pas les concurrencer directement.

L'évacuation des déblais :

Lors de l'enquête publique, il a été unanimement demandé pour l'évacuation des déblais d'utiliser préférentiellement les modes alternatifs à la route, les travaux devant se faire dans des secteurs fortement urbanisés, où la circulation est déjà difficile voire saturée aux heures de pointe.

S'agissant du transport par voie fluviale, la commission d'enquête demande à la SGP de poursuivre activement ses contacts avec la société Ports de Paris afin d'avoir, autant de fois que possible, recours à ce mode de transport.

S'agissant du transport par voie ferrée, la SGP précise que la configuration des réseaux ferrés, ainsi que les installations terminales ne se prêtent pas à l'utilisation de ce mode pourtant moins générateur de nuisances.

S'agissant du transport par voie routière, **la commission d'enquête recommande à la SGP de poursuivre la concertation actuelle avec la DIRIF, puis la concertation pendant la phase de préparation du chantier afin d'affiner ces itinéraires, dans le cadre des comités de pilotage dédiés déjà mis en place.**

Les impacts fonciers

Les référés préventifs : la notion de zone sensible

La commission invite la SGP, dès que le tracé du tunnel sera précisé, à engager des référés préventifs sur les points sensibles, identifiés comme tels par des études menées dans la zone d'influence géotechnique de l'ensemble du tronçon.

L'indemnisation des commerçants :

De manière plus générale, la commission d'enquête relève que la SGP a reconnu mais non estimé l'indemnisation des commerçants situés à proximité des gares et qui verraient leur chiffre d'affaire affecté pendant la phase chantier de construction de ces gares.

Elle souhaite donc que la SGP étudie ce problème et prenne les mesures nécessaires en adéquation avec la réglementation existante. Elle pourra, si nécessaire s'appuyer sur l'expérience de la CCI Paris Ile de France qui a proposé, à la commission d'enquête qui l'a rencontrée à ce sujet, de contribuer également à la mise en place des dispositifs d'accompagnements nécessaires.

La maîtrise foncière

La SGP précise qu'elle a pris l'initiative de créer, en partenariat avec la Chambre des notaires et les services de l'Etat, un observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares qui analyse le nombre de transactions et le prix moyen des appartements et des maisons dans un rayon de 800 mètres autour des gares.

La commission d'enquête approuve la mise en place de cet observatoire et demande que ces informations soient largement communiquées.

La communication et l'information des riverains et des usagers

Concernant la réalisation de ce tronçon de métro automatique, la SGP fait état dans son mémoire en réponse de multiples sources d'information pour le public en général et pour les riverains en particulier, c'est ainsi qu'elle précise que :

- Dès la phase d'avant-projet, la SGP demandera à ses maîtres d'œuvre d'identifier, pour chaque chantier, les gênes pouvant être engendrées et les moyens permettant de les supprimer ou de les réduire. Cette démarche d'anticipation tout à fait nouvelle précède à la sélection des entreprises qui vont réaliser les chantiers. La SGP souhaite ainsi influencer sur les méthodes mises en œuvre par les entreprises pour identifier et réduire les nuisances du chantier.

Chaque site fera donc l'objet d'un plan de management environnemental chantier, qui sera partagé avec les élus. La SGP mettra en place, en phase travaux, une communication de proximité adaptée à chaque chantier, dans une logique de transparence, et de manière continue et itérative, afin que les chantiers soient les mieux acceptés par tous les riverains en pénalisant le moins possible la vie des quartiers concernés.

- sur le tracé définitif et l'emplacement des gares, une communication portée par la SGP et relayée auprès des villes et des habitants sera faite dès que le tracé précis sera arrêté, en amont des enquêtes parcellaires concernant les tréfonds (emprises souterraines nécessaires à la réalisation du tunnel) et les ouvrages annexes (puits de sécurité ...) qui se dérouleront entre 2014 et 2015 ;

La direction de la communication de la Société du Grand Paris, a également planifié l'organisation à déployer pour assurer la communication sur l'ensemble du projet. Elle est pour cela en train de s'adjoindre les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO communication) qui aura notamment pour mission la conception et le management de la communication projet et chantier sur l'ensemble du Grand Paris Express et qui coordonnera les agences de communication qui elles seront en charge de la mise en œuvre de la communication de proximité sur chaque tronçon.

Ainsi, une communication pédagogique sur les études menées avant le démarrage des travaux sera mise en œuvre pour informer le grand public de l'état d'avancement du projet : diagnostic du bâti, sondages des sols, acquisitions foncières, enquêtes parcellaires, calendrier des étapes du projet et présentation des modalités d'échange et d'information à venir.

Pour la communication en phase travaux (tant au niveau des usagers des réseaux de transport existants que des riverains des futurs chantiers), la Société du Grand Paris s'engage à mettre en place un dispositif de communication de proximité complet.

Celui-ci reposera notamment sur :

- Le déploiement d'une communication chantier homogène, cohérente et identitaire qui permettra de signaler les chantiers, d'en favoriser l'acceptabilité et d'inscrire le projet dans les territoires.
- Le déploiement d'agents de proximité en accompagnement des sites en chantier, interlocuteurs privilégiés des habitants.
- L'organisation régulière de réunions d'information et d'échange (à l'échelle des quartiers).
- L'organisation de visites des chantiers notamment pour les riverains, qui constituent le public prioritaire.

- La mise en place d'une information spécifique pour les voyageurs des lignes de transport en commun en correspondance avec les lignes 14 Sud, 16 et 17 Nord.

La commission d'enquête insiste sur l'importance de la communication auprès des riverains et usagers tout au long du projet, à la fois lors des phases d'études, de réalisation et d'exploitation de ces lignes.

Elle propose donc :

- la segmentation du projet en « sites » pouvant être identifiés par des caractéristiques physiques ou géographiques spécifiques : gare, sites de maintenance, ouvrages annexes (puits) ;

- la mise en place d'un comité de riverains et/ou usagers par site.

- la désignation d'un interlocuteur par site dont les coordonnées seront publiques et qui sera chargé de l'animation du comité de riverains et/ou usagers propre à chaque site, le choix d'une segmentation par site permettant de garantir la pérennité de cette organisation après la phase chantier, c'est-à-dire en phase d'exploitation.

La commission d'enquête soutient la proposition de la SGP de mettre en place des interlocuteurs privilégiés, qui incarnent au plus près des territoires la relation directe du maître d'ouvrage avec les riverains et les usagers.

Divers et « hors enquête »

Certaines mesures à étudier ou à prendre ne sont pas liées directement à cette enquête mais conditionnent à terme la réussite du projet.

S'agissant de l'action de la SGP en matière de politique foncière : Il est précisé que la SGP va entreprendre en 2014, avec l'aide des services de l'Etat, la réalisation d'un recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers à la disposition des collectivités territoriales qui sont compétentes pour mettre en place les outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement) permettant de développer une politique foncière autour des gares.

S'agissant de l'action du STIF : La récente Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles adoptée par l'Assemblée Nationale le 19 décembre 2013 a, dans son article 21 modifié la Loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au

Grand Paris en renforçant les pouvoirs du STIF en matière de coordination et de contrôle vis-à-vis de la SGP.

C'est ainsi qu'en sa qualité « d'autorité organisatrice de la mobilité » le STIF sera notamment:

- associé à l'élaboration du ou des dossiers d'enquête publique. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de cette association et précise notamment les conditions dans lesquelles les documents constitutifs du ou des dossiers d'enquête publique lui sont soumis pour approbation préalable.

- associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par le maître d'ouvrage pour la réalisation des opérations d'investissement mentionnées au premier alinéa du présent article. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de cette association jusqu'à la décision du maître d'ouvrage d'engager les travaux et précise notamment les conditions dans lesquelles ces documents lui sont soumis pour approbation préalable

- en sa qualité de financeur, le STIF est associé à chaque étape du processus d'acquisition de ces matériels (matériels roulants) et ce décret précise également les conditions d'association du STIF au processus d'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7 de la présente loi.

La commission d'enquête considère que la coordination et le contrôle de la part du STIF sont en mesure d'améliorer la réalisation de ce projet, mais que tous les acteurs concernés doivent veiller à maintenir l'objectif de mise en service en 2023.

Le STIF sera donc amené à jouer un rôle de plus en plus prégnant en tant qu'autorité organisatrice et coordonnatrice des transports en Ile de France. C'est ainsi pour la présente enquête et s'agissant des conséquences sur les lignes RER et Transilien des correspondances avec les lignes 14 16 et 17 :

La commission d'enquête estime que si les provisions de la SGP s'avéraient insuffisantes pour couvrir les investissements supplémentaires à réaliser sur le réseau existant, il appartiendra au STIF, dans le cadre de la loi définissant les nouvelles responsabilités du STIF vis-à-vis du GPE, et aux autres opérateurs, de trouver les modalités de financement appropriés ;

S'agissant de la gare de Saint-Denis Pleyel, et en ce qui concerne l'arrêt des trains de la ligne H, la SGP signale que cette décision n'est pas de sa compétence, mais relève du STIF qui sera donc amené à se prononcer sur ce sujet.

*Enquête publique relative au projet des Lignes Rouge 16 et 17 Sud et de la Ligne Bleue 14 Nord du Grand Paris Express
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées **

Toutefois la commission d'enquête relève que la SGP a intégré la notion d'arrêt des trains de la ligne H lors de ses études de flux, afin de dimensionner en conséquence les installations, notamment la passerelle de correspondance avec la ligne D

La commission d'enquête est éminemment favorable à une tarification unique, dans le droit fil des orientations prises par le STIF dans sa délibération 2014/457 du 10 décembre 2014 qui souhaite mettre en place à la rentrée de 2015, un pass navigo au tarif unique de 70 euros valable quel que soit le mode de transport utilisé.

Toutefois la commission propose que la modification de la tarification des titres de transports à l'unité soit également étudiée, afin de favoriser également les déplacements en transports en commun autres que ceux liés aux trajets « domicile-travail ».

Fait à Noisy le Grand le 02 février 2015

Marcel LINET – Président



Michel LAGUT – Membre



Alain CHARLIAC – Membre



Annie LE FEUVRE – Membre



Pierre PONTIUS – Membre



3.2. – APPRECIATION DES MISES EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.

3.2.1. – Cadre Général dans lequel s'inscrit le projet par rapport à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le projet de ce second tronçon de métro automatique du Grand Paris Express devant relier Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge N°16), Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge N°17 sud) et Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleu N°14 Nord) est soumis à enquête d'utilité publique conformément à l'article L.11.1 du Code de l'expropriation et au décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Ce projet représente un linéaire de 29 km, desservira un total de 9 gares et traversera 16 communes

L'enquête publique a pour objet d'éclairer sur l'utilité publique du projet et de permettre notamment de :

- s'assurer de la bonne prise en compte des préoccupations environnementales ;
- mettre en compatibilité les documents d'urbanisme qui le nécessitent ;
- procéder à une première détermination du foncier dont la maîtrise est nécessaire à la réalisation du projet ;
- assurer l'information et la participation du public.

Conformément à l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document.

Au vu des textes, compte tenu de la nature du projet, et quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le Préfet de Région appréciera, sur la base d'un dossier transmis par la Société du Grand Paris, d'une part l'utilité publique du projet et d'autre part, la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération.

3.2.2. – Analyse du projet vis-à-vis de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier sur les différentes communes concernées.

Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

Plus précisément, elle concerne :

- La section courante de l'infrastructure en souterrain : les tunnels de 9,50 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance.
- Les emprises des gares :
 - Les gares souterraines dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.
 - Les émergences des gares : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

- Les ouvrages techniques annexes tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

Lorsque la destination des sols n'est pas compatible avec un projet, celle-ci doit être modifiée, on parle alors de mise en compatibilité des PLU. De plus la réalisation d'une nouvelle infrastructure nécessite l'expropriation afin de disposer du foncier nécessaire à la réalisation du projet. Il s'agit principalement d'une contrainte de procédure et économique.

Du fait de la création d'une nouvelle infrastructure, des dossiers de mise en compatibilité des PLU doivent être produits.

Pour la présente enquête, 17 dossiers de mise en compatibilité sont présentés à l'enquête :

- 13 concernent les mises en compatibilité des documents d'urbanisme (3 - POS et 10 PLU) des communes impactés par le projet ;
- 4 concernent la mise en compatibilité des règlements de Plan d'Aménagement de Zone, de ZAC situées sur les communes de Champs sur Marne, Le Bourget et Saint Denis.

3.2.3. – Appréciation des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.

Très peu d'observations de particuliers ou d'associations ont fait allusion à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La commission a noté que dans les deux cas évoqués de Gournay sur Marne et Chelles, les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont été respectées.

Concernant l'espace boisé classé de Gournay sur Marne dont il a été fait état la commission estime que la commune pourra si elle le souhaite instaurer à nouveau un tel EBC après travaux.

Enfin la commission rappelle que les Conseils municipaux ou communautaires seront consultés après la présente enquête publique pour donner leur avis avant que n'intervienne le décret qui déclarera la déclaration d'utilité publique du projet.

Fait à Noisy le Grand le 02 février 2015

Marcel LINET – Président



Michel LAGUT – Membre



Alain CHARLIAC – Membre



Annie LE FEUVRE – Membre



Pierre PONTIUS – Membre

